

تقرير رقم ٢ - ١١١٢
يوليـــو ١٩٨٧

دور قنـــاة السـويس
في
النقـــل البحـــري العـالمي

مركز البحوث والاستشارات
لقطاع النقل البحري



يسعد مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري أن يقدم للمتخصصين والمهتمين بتتبع التطورات الاقتصادية العالمية والاقليمية للصناعة البحرية ، التقرير الخاص « بدور قناة السويس في النقل البحري العالمي » كأحد الأنشطة التي يقدمها المركز لخدمة قطاع النقل البحري .

ويقدّر المركز أى تعليق أو اقتراح من شأنه تحسين وتطوير هذه الخدمة ، لتزداد بذلك أواصر المعرفة البحرية في كافة جوانبها .

وتقبلوا أرق تحيات أسرة المركز ...

د. أحمـــد مأمـــون

مدير مركز البحوث والاستشارات
لقطـــاع النقـــل البحـــري

(يسمح بنشر مقتطفات من هذه التقارير بشرط ذكر المصدر)

مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري - مبنى الأكاديمية العربية للنقل البحري،
ميامي - اسكندرية ج. م ع. - ت : ٨٧٣٣٢٧ - تلكس 54160 ACAD UN - ص . ب ١٠٢٩

الرحيم

رب اشرح لى صدرى ويسر لى أمرى

دور قنــاة الســويس
في النقل البحري العالمي

دكتور / السيد حسين جلال

رئيس المعهد البحري بهيئة قناة السويس

أولاً : مقدمـــــــة :

سجل التاريخ أن مصر هي أول دولة شقت قناة ملاحية صناعية عبر أراضيها لتربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر – في منطقة برزخ السويس – مستخدمة في ذلك نهر النيل وفروعه وكان ذلك منذ أربعين قرناً . فقد قام الملك سنوسرت الثالث – أحد ملوك الأسرة ١٢ – فى عام ١٨٧٤ قبل الميلاد بشقَ قناة تربط فرع النيل البيلوزي بالبحيرات المرة إلى السويس . ثم توالى الحكام الفراعنة بعد ذلك في تجديد تلك القناة بين الحين والآخر لان الرمال كانت تطمرها بجانب انعدام الصيانة .

وكانت السفن القادمة من البحر المتوسط تسير في فرع النيل البيلوزي – أول فرع شرقاً من فروعه السبعة في ذلك الوقت – حتى بوبست (الزقازيق) ثم تتجه شرقاً إلى تيتماو (أبو صير) ومنها إلى البحر الأحمر عبر البحيرات المر ة التي كانت في ذلك الوقت خليجاً متصلاً بالبحر الأحمر .

وفي عهد الفرس أمر الملك داريوس بتوسيع الممر المائي (٥١٠ ق.م) وأطلق عليها قناة الفرس ، وكان يريد بذلك أن يكون هناك طريق مباشر للمواصلات بين بلاده ومصر . وفي العصر الروماني أعاد الحكام الرومان افتتاح القناة وعرفت باسم (قناة تراجان الامبراطور الروماني) فحفرت قناة جديدة تبدأ من الفرع الرئيسي للنيل عند بداية الدلتا وتدل آثارها على أنها كانت تبدأ من مكان قريب من القاهرة وتتصل بقناة البطالمة وهي التي فتحت الطريق إلى الهند ، وأغلقت هذه القناة ولم يعرف أمرها بعد ذلك إلا بعد الفتح العربى لمصر في عهد الخليفة عمر بن الخطاب ، حيث عرفت قناة أمير المؤمنين عام ٦٤٢ ميلادية واستمرت حتى عام ٧٦٧ م حيث يقال أن الخليفة العباسي أبا جعفر المنصور قد أمر بردمها ليمنع نقل المؤن إلى أهل مكة والمدينة .

وأهملت القناة بعد ذلك إلى أن أمر محمد علي باشا (١٨٦٠) بإصلاحها لري المنطقة الواقعة بين العباسة والقصاصين .

ورغم طمر القناة العذبة ، إلا أن مصر كانت في العصر المملوكي ولفترة طويلة طريقاً للتجارة بين الشرق والغرب ، فكانت السفن القادمة من البحر المتوسط تسير في النيل حتى القاهرة (بولاق) وهناك تفرغ حمولاتها حيث يتم نقل البضائع والمسافرين بالعربات التي تجرها الخيول في الطريق البري بين القاهرة والسويس حيث يتم نقلها بالسفن عبر البحر الأحمر إلى الهند وغيرها .

وهكذا كانت مصر في ذلك العصر بمثابة قنطرة LAND BRIDGE للتجارة بين الشرق والغرب إلى أن تم كشف الطريق البحري إلى الهند عبر رأس الرجاء الصالح .

وشهد العالم البحري في النصف الثاني من القرن الماضي حدثاً هاماً أثر في النقل البحري والتجارة العالمية هو افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية سنة ١٨٦٩ فقد أصبح الطريق البحري بين الشرق والغرب مستمراً ومتصلاً عبر القناة وارتبط البحر المتوسط بالبحر الأحمر وبالتالي المحيط الأطلسي بالمحيط الهادي .

ثانياً : خصـــائص القنـــاة :

قناة السويس قناة صناعية شقتها يد الإنسان المصري وتقع شمال شرق جمهورية مصر العربية ، وتتميز قناة السويس بأنها ذات مستوى واحد بخلاف قناة بنما ويختلف أنواع المد في حدود ضيقة فهو في الشمال حوالي ٤٠ سم وفي الجنوب حوالي ١٤٠ سم ، والملاحة في القناة مستمرة ليلاً ونهاراً وهي أطول قناة في العالم بدون أهوسة ونسبة الحوادث الملاحية بها ضئيلة بالمقارنة بالقنوات الملاحية الأخرى . وقناة السويس يسهل توسيعها وتعميقها في أي وقت طبقاً لتطور أبعاد السفن وأحجامها بعكس القنوات الأخرى .

وعلى جانبي القناة توجد تكسيات حجرية وستائر حديدية تتناسب وطبيعة التربة في كل منطقة ووظيفة التكسيات حماية ضفتي القناة من الانهيار نتيجة التيارات الشديدة الناتجة عن مرور السفن . كما توجد شمعات للرباط على جانبي القناة على مسافات متساوية كل ٢٠٠ متر لرباط السفن في حالات الطوارىء وكذلك علامات كيلومترية .

ويحدد المجرى الملاحي علامات إرشادية (شمندورات) منها المضيئة والعاكسة التي تحدد طريق السفن أثناء الليل وعلى الضفة الغربية للقناة توجد ١١ محطة بحرية

وعلى مسافات متساوية كل ١٠ كيلومترات لمتابعة تحركات السفن . بالإضافة إلى مكاتب الحركة ببورسعيد وبورتوفيق ومكتب الحركة الرئيسي بالإسماعيلية الذي ينظم حركة الملاحة بالقناة .

أبعـاد القناة وقطاعها المـائي :

يهتم ملاك السفن وكذلك مهندسو بناء السفن بمعرفة أبعاد القنوات الملاحية في العالم وقناة السويس على وجه الخصوص لتحديد أبعاد سفنهم التي سيقومون بتشغيلها في أعالي البحار . ونوضح فيما يلي أهم تلك الأبعاد :

- طول القناة الكلي من الشمندورات المضاءة من بورسعيد إلى بوغاز بورتوفيق — ١٩٥ كم
- طول القناة من ميناء بورسعيد إلى ميناء السويس — ٢٥ر١٦٢ كم
- طول القناة من مدخلها الشمالي ببورسعيد إلى الإسماعيلية — ٢٥ر٧٨ كم
- طول القناة من مدخلها الجنوبي في بورتوفيق إلى الإسماعيلية — -ر٨٤ كم
- طول الأجزاء المزدوجة في قناة السويس — ٥ر٦٦ كم
- طول بوغاز بورتوفيق — ٥ر٨ كم
- عرض صفحة المياه بالقناة — من ٣٠٠ إلى ٣٦٥ متراً
- عرض المجرى الملاحي — ١٩٠ متراً
- مساحة القطاع المائي — ٣٦٠٠ متر مربع
- العرض عند عمق ١١ متراً — يتراوح مابين ١٦٠ و ١٩٠ متراً
- العرض فيما بين الشمندورات الملاحية — ١٨٠ متراً
- عمق قناة السويس — من ٢٠ إلى ٥ر١٨ متراً
- طول الأجزاء المستقيمة من القناة — ٢٥ر١٤٢ كيلومتراً
- طول الأجزاء المنحنية من القناة — ٢٠ كيلومتراً
- طول أجزاء القناة الداخلة في بحيرة التمساح والبحيرات المرة — ٤٠ كيلومتراً
- أقصى عرض مسموح به للسفن (بشرط ألا يتجاوز الغاطس ٣٣ قدماً) — (٦٤ متراً) ٢١٠ قدماً
- أقصى غاطس مسموح به للسفن (بحيث لايزيد العرض على ١٤٣ قدماً) — (٦ر١٧ متراً) ٥٣ قدماً

- طول التفريعة الشرقية لبورسعيد من الهكتومتر ١٩٥ إلى كم ٣ شرقاً — ٥ر٢٢ كم
- طول التفريعة الشرقية لبورسعيد من كم ٣ إلى كم ٤٦٥ر١٥ — ٤٦٥ر١٢ كم
- عمق المياه بالتفريعة الشرقية لبورسعيد — ٢٠ متراً
- طول بوغاز بورسعيد الغربي حتى الكيلومتر صفر — ١١ كم

الأبعاد القصوى للسفينة المسموح بعبورها القناة :

على ضوء الأبعاد الخاصة بقناة السويس وقطاعها المائي الذي أوضحناه تتحدد أبعاد السفن المارة بقناة السويس وذلك على النحو التالي :

١ - طـول السـفينة :

ليس هناك حدود لطول السفن التي تعبر قناة السويس وخصوصاً بعد إجراء التحسينات الأخيرة والتخلص من المنحنيات التي تشكل خطورة على الأطوال .

٢ - العـرض والعمــق :

يرتبط عرض السفينة بغاطسها فمثلا أقصى غاطس مسموح به لناقلات البترول القادمة من الجنوب بسرعة ١٣ كم/ساعة هو ٥٣ قدماً وأقصى عرض للسفينة بهذا الغاطس هو ٣ر١٤٣ قدماً وتسع بوصات وعندما يكون غاطسها ٥٢ قدماً يصبح أقصى عرض مسموح به للسفينة ١٤٧ قدماً وهكذا كلما قل غاطس السفينة كلما زاد العرض المسموح له بالعبور[١].

أما السفينة القادمة من الشمال فأقصى غاطس مسموح به للسفن هو ٤٢ قدماً ، وأقصى عرض لهذا الغاطس ١٥٦ قدماً ، وأقصى سرعة ١٤ كم/ساعة[٢].

هذا وقد سمح مؤخراً لناقلات البترول المحملة جزئياً في رحلتها من الخليج العربي إلى أوروبا بزيادة قدرها قدمين للعرض كحد أقصى ١٤٣ ٣/٤ قدماً للسفن التي يصل غاطسها إلى ٥٣ قدماً وذلك اعتباراً من ٢٦ يوليو ١٩٨٦ مقابل رسوم إضافية ٤ر١٤٪ من الرسوم المقررة . وجاء هذا القرار نتيجة توسيع القطاع الشمالي من القناة بمسافة ٥٠ متراً[٣].

---

(١) راجع لائحة الملاحة الخاصة بقناة السويس يناير ١٩٨٦ وتعديلها بالمنشور رقم ٤٣٣٣٨١ في ٢٤ يوليو ١٩٨٦ .

(٢) المصدر السابق ص ٧٢ .

(٣) المنشور الملاحي الصادر من إدارات التحركات بهيئة قناة السويس رقم ٤٣٣٨١ بتاريخ ١٩٨٦/٧/٢٤ .

ثالثاً : مميزات قناة السويس :

يمكن توضيح مميزات استخدام قناة السويس كممر مائي في الميزات الآتية :

١ - اختصار المسافة بين الشرق والغرب :

توفر قناة السويس من ١٩٪ إلى ٨٨٪ في المسافة للسفن بالنسبة لدورانها حول طريق رأس الرجاء الصالح .

وتتوقف نسبة الوفر على المسافة المقطوعة بين نقطة الابتداء ونقطة الوصول ، ونلاحظ أن نسبة الوفر في المسافة تتزايد كلما قربت نقطة الابتداء أو الانتهاء من القناة ، وأن الوفر يزداد إذا اقتربت نقطتا الابتداء والانتهاء معاً من القناة (انظر الخريطة - شكل رقم ١) . وهذا مايحدث فعلاً بالنسبة للبترول الخام القادم من الخليج العربي وميناء ينبع والبترول المصري من خليج السويس .

ويوضح الجدول الآتي نسبة الوفر في المسافة في ثلاث مناطق مختلفة :

جـدول رقـم (١)

مـن	إلى	المسافة بالميل البحري عن طريق رأس الرجاء الصالح والسويس (بالميل البحري)		الفرق بالميل البحري	نسبة الوفر
		رأس الرجاء	السويس		
روتردام (شمال غرب أوربا)	بومبـاي (بالهنـد)	١٠٨٥٠	٦٣٣٧	٤٥١٣	٤١ر٦ ٪
بيريـة (اليونـان)	جـدة (البحر الأحمر)	١١٤١٠	١٣٢٠	١٠٠٩٠	٨٨ ٪
نيويورك (أمريكا)	سنغـافورة	١٢٤٣٠	١٠١٦٩	٢٢٦١	١٨ر٢ ٪

ولا شك أن الوفر في المسافة ينعكس كوفر في زمن الرحلة في خفض تكاليف النقل علاوة على زيادة عدد الرحلات السنوية للسفينة ومن هنا تزداد حركة الملاحة المنقولة بين دول شمال القناة وموانىء الخليج العربي والبحر الأحمر وشرق افريقيا وجنوب شرق آسيا ، وما ينتج عن ذلك من نشاط لحركة الموانىء .

توفر قناة السويس نتيجة اختصار المسافة والزمن ٥٠٪ من الوقود المستهلك بالنسبة لمرور السفن حول رأس الرجاء الصالح .

٣ - زيادة عدد رحلات السفن سنوياً :

تستطيع ناقلات البترول القادمة من الخليج العربي والمتجهة لاوروبا إنجاز ١١ رحلة سنوياً عبر قناة السويس مقابل ٤٫٥ رحلة إذا استخدمت الناقلة طريق الكاب ، ويعني ذلك تقليل الاستثمارات اللازمة لتوفير الحجم المطلوب من أساطيل لمواجهة حركة التجارة المتزايدة بين الدول الواقعة شمال وغرب القناة وبين الواقعة جنوبها وشرقها .

٤ - نسبة البضائع العابرة في القناة لتجارة العالم المنقولة بحراً :

يمر بقناة السويس حوالي ٨٪ من تجارة العالم المنقولة بحراً و ١٦٪ من صادرات بترول الخليج و ٤١٪ من البضائع المتداولة في موانىء الخليج العربي و ٣٢٪ من البضائع المتداولة في جنوب شرق آسيا والموانىء الآسيوية .

٥ - وجود موانىء متعددة في طريق القناة :

يتميز طريق قناة السويس الملاحي بوجود العديد من الموانىء على الطريق الملاحي بين الشرق والغرب وهذا يساعد على الاستفادة اقتصادياً من التشغيل .

٦ - طريق ملاحـي آمـن :

يتميز الطريق الملاحي باستخدام قناة السويس سواء في البحر المتوسط أو البحر الأحمر والمحيط الهندي بأنه طريق ملاحي آمن علاوة على المناخ الملائم طوال فصول السنة .

رابعاً : قناة السويس وقناتي باناما وكيـل :

قناة باناما : وتربط المحيط الأطلسي والهادي ولذا يطلق عليها البعض (قناة المحيطين) . ويكمن الفارق بين قناتي باناما والسويس في المغزى الاستراتيجي والتجاري الذي تعنيه قناة باناما للولايات المتحدة الأمريكية ، فتدفقات النقل البحري بين ساحلي الولايات المتحدة الأمريكية الشرقي والغربي وبين الشرق الأقصى وساحل أمريكا الشرقي ، هي التي تشكل عصب حركة المرور في قناة باناما .

[illegible] قناة بانما . ويبلغ طولها حوالي ٨١ كيلومتر وعرضها في أضيق منطقة ٤ر١٥٢ متراً والعمق ٨٠ر١٢ متراً ، والقناة مزودة بأهوسة[١] مدرجة ومزدوجة عند طرفها للسماح لسفينتين بالعبور معاً في اتجاه واحد أو اتجاهين متضادين . ويبلغ المتوسط الزمني لعبور السفن في قناة باناما ٨ ساعات تقريباً . ولا يستخدم نظام القوافل في قناة باناما ، ويتم قطر السفينة داخل الأهوسة بواسطة عربات كهربائية .

هذا وتوفر قناة باناما من ٢٠٪ إلى ٦٠٪ من المسافة للسفن بتجنبها الدوران حول قارة أمريكا الجنوبية . ويبلغ متوسط عدد السفن العابرة ١٢٥٠٠ سفينة سنوياً ، ويبلغ صافي حمولاتها ٨٨ مليون طن تتبع ٥٦ دولة[٢].

أما بالنسبة لأبعاد السفن المسموح بها في قناة باناما : فإن أقصى طول مسموح به للسفن العابرة في قناة باناما ٣ر٢٧٤ متراً – فيما عدا سفن الحاويات وسفن الركاب فيمكن السماح بطول ٥ر٢٨٩ متراً ، وأقصى عرض مسموح به ٣ر٣٢ متراً وفي بعض الأحيان يسمح للسفن التي يبلغ عرضها ٦١ر٣٢ متراً بالعبور بحيث لا يتجاوز غاطسها ٢٨ر١١ متراً . وأقصى غاطس مسموح به لجميع السفن ٠٤ر١٢ متراً (٥ر٣٩ قدماً)[٣].

جـــدول رقــم (٣)

السنة	من الشمال	من الجنوب	إجمـــالي عدد السفن	المتوسط اليومي للسفن	متوسط زمن العبور/ساعة
١٩٨٢	–	–	١٤٠٠٩	٤ر٣٨	–
١٩٨١	–	–	١٣٩٨٤	٣ر٣٨	–
١٩٨٠	٦٨١٧	٧٩٠٨	١٤٧٢٥	٢ر٤٠	١ر٩
١٩٧٩	٦٧٥٢	٧٦١٠	١٤٣٦٢	٣ر٣٩	٧ر٨
١٩٧٨	٦٧١٩	٧٠٨٩	١٣٨٠٨	٨ر٣٧	٣ر٨
١٩٧٧	٦٣٧١	٦٧١٦	١٣٠٨٧	٩ر٣٥	٤ر٧
١٩٧٦	٦٤٣٢	٦٧٦٩	١٣٢٠١	١ر٣٦	٧ر٧
١٩٧٥	٧٣٣٤	٧٤٠٠	١٤٧٣٤	٤ر٤٠	٢ر٧
١٩٧٤	٧٣٧٧	٧٨٩٢	١٥٢٦٩	٨ر٤١	٣ر٨

المصـــدر : نشرة هيئة قناة السويس السنوية ١٩٨٥ .

(١) أبعاد الهويس : الطول ٨ر٣٠٤ متراً والعرض ٥ر٣٣ متراً والعمق ٣ر٢١ متراً وتعمل الأهوسة جميعها بالتحكم الآلي .
(٢) متوسط ٣ سنوات .
(٣) توجد سفن أطلق عليها PANAMAX بنيت خصيصا للمرور في قناة بانامًا (ناقلات صب) وتخدم ساحلي الولايات المتحدة واليابان .

قناة كيل : تقع شمال المانيا الاتحادية وتربط بحر البلطيق ببحر الشمال وتختصر حوالي ٢٥٠ ميلاً بحرياً بالنسبة للطرق البديلة بتفاديها الرحلة حول شبه جزيرة (جقلاند) وقد افتتحت قناة كيل للملاحة العالمية في ٢١ يونيو ١٨٩٥ ووسعت بعد ذلك في السنوات التالية لمواجهة الزيادة المطردة في إجمالي نوعيات السفن ولزيادة تجارة الدول الواقعة على بحر البلطيق . وبالنسبة لخصائص قناة كيل فيبلغ طولها ٦٤ر٩٨ كم وعرضها عند سطح الماء ١٦٢ متراً وأقل عرض عند القاع ٤٤ متراً وعمق القناة ١١ متراً وأقصى سرعة للسفن ٥ر١٨ كم/ساعة (١ر٨ عقدة) وأقصى حمولة للسفن يسمح بها القطاع المائي للقناة هو ٠٠٠ر٢٠ طن (حمولة قصوى) . ويربط ضفتي قناة كيل أربعة أنفاق وثلاثة كباري و ١١ معدية مختلفة الأشكال والأحجام ، ويرجع هذا العدد الكبير من الجسور إلى أن القناة تخترق مناطق آهلة بالسكان . ونظراً لوجود الكباري فإن هناك حداً لارتفاع السفن العابرة ، لذا فإن أقصى ارتفاع للسفن العابرة في قناة كيل يجب ألا يتعدى ٤٠ قدماً ، فوق مستوى سطح الماء . وقناة كيل مفتوحة للملاحة طيلة ٢٤ ساعة .

وتبلغ الطاقة التكريكية السنوية للقناة حوالي ٧ مليون متر مكعب .

كما يوضح الجدول الآتي عدد السفن العابرة في قناة كيل ونسبة الحوادث الملاحية[١]

جـــدول رقـم (٢)

السنة / السفن	١٩٨٠	١٩٨١	١٩٨٢
السفن التي وقعت لها حوادث	٢٨٩	٢٥٤	٢٦٥
عدد السفن العابرة في القناة	٧٢٥٧٧	٦٧ر٧٢٩	٦٤ر٧٨٢
النسبة المئوية	٤٠ر- ٪	٣٨ر- ٪	٤١ر- ٪

(١) نقلاً عن دراسة .J.I.C.A مرجع سبق ذكره ص ٦٨٤ .

أما بالنسبة للدول المستخدمة لقناة باناما : فقد بلغت الاستخدامات الكبرى حسب حمولة السفن كالآتي : المانيا الغربية ٢٧٪ ، بولندا ١٢٪ ، فنلندا ٩٪ ، الاتحاد السوفيتي ٦٪ ، هولندا ٥٪ .

ويلاحظ أن ٧٠٪ من السفن العابرة للقناة عبارة عن سفينة تقل حمولتها عن ٥٠٠ طن (حمولة كلية مسجلة) وهذا يفسر الأعداد الكبيرة للسفن العابرة في قناة كيل .

خامساً : قناة السويس والمشروع الإسرائيلي لقناة العقبة (أخدود) :

ترجع فكرة إنشاء قناة العقبة - البحر المتوسط إلى أواخر القرن التاسع عشر عندما شكلت الحكومة البريطانية بعثة خاصة برئاسة الضابط وليان ألين ١٨٥٠ إلى فلسطين وخرجت البعثة بتوصيات تحث على شق قناة تربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر انطلاقاً من خليج حيفا ومروراً بمرج ابن عامر وغزربيسان بالأردن ، بحيث يتم غمر غور الأردن بالمياه البحرية بما فيها البحر الميت واستكمال المشروع حتى خليج العقبة مروراً بوادي عربة .

وتزامنت هذه التوصية مع البدء في إعداد مشروع قناة السويس ، ولم تنفذ بسبب افتتاح قناة السويس ١٨٦٩ . وبعد نجاح قناة السويس وأمام النقل البحري العالمي شهدت الفترة من (١٨٨٣ – ١٨٨٨) مقترحات لشق قناة بمعرفة الرأسماليين اليهود ولذلك تجد لورنس أوليفانت LAURENCE OLIPHANT يقترح في عام ١٨٨٤ إنشاء قناة جديدة من حيفا لتربط البحر الأحمر بقناة عند خليج العقبة ورأى أن نجاح هذه القناة في نظره سيحطم قناة السويس .

وكذلك نجد تيودور هرتزل عندما زار فلسطين عام ١٨٩٨ راودته أحلامه في تحقيق عمل يماثل عمل ديليسبس في قناة السويس وقناة باناما ، فبحث هرتزل إنشاء قناة أخرى بدلاً من قناة السويس بحيث تكون تلك القناة تحت السيطرة والإدارة اليهودية . ورأى البعض أن شق هذه القناة الجديدة قد ينجح في تحويل رأسمال الامبراطورية البريطانية إلى مركز العالم وهو الميناء البحري الجديد والقاعدة البحرية كما يحولها إلى مستعمرة يهودية بالقدس . وقد قدرت تكاليف إنشاء قناة العقبة بحوالي ٢٢٣ مليون جنيه استرليني عام ١٨٨٣ .

ومع قيام إسرائيل بقيت الفكرة راكدة إلى ان اممت قناة السويس في ١٩٥٦ فدار الحديث بين الأوساط الاستعمارية والصهيونية عن إمكانية شق قناة إسرائيلية تربط البحرين المتوسط بالأحمر عن طريق خليج العقبة ، وتكون هذه القناة بديلة عن القناة المصرية ، وتكررت الفكرة في أعوام الصراع العربي الإسرائيلي ١٩٦٧ ، ١٩٧٣ . وقدمت العديد من الخطط والدراسات الهندسية لكيفية ربط البحرين .

وتركزت في الخطوط الرئيسية الآتية :

١ – خط السهول (أو الخط الشمالي) حفر قناة في منطقة خليج حيفا حتى سهل بيسان عبر مرج ابن عامر (مشروع غور) .
٢ – خط شومرون (فضاء نابلس) ويقطع وسط البلد من منطقة قيسارية جنوب حيفا حتى مستوطنة ارضحات على بعد ٧ كم شمال غور الأردن .
٣ – نقل مياه البحر الأحمر إلى البحر الميت عن طريق وادي عربة .

مقارنة بين قناة السويس والقناة الإسرائيلية المقترحة :

تتميز قناة السويس بالمقارنة بقناة إسرائيل المقترحة بالمميزات الآتية :

١ – ظروف برزخ السويس ، من قصر المسافة بين البحرين المتوسط والأحمر ، ساعد على سهولة وسرعة شق القناة البحرية المباشرة لربط البحرين .
٢ – طبيعة التربة في هذه المنطقة ، فهي تكاد تكون مستوية بشكل عام في سطحها وتتميز بلين الطبقات التي تم حفرها خصوصاً في القطاع الشمالي ، علاوة على سهولة توسيع وتعميق قناة السويس في أى وقت وحسب الأبعاد التي يتطلبها الموقف .
٣ – وجود البحيرات والمستنقعات في نسبة كبيرة في المسافة الواقعة بين البحر المتوسط والبحر الأحمر (بحيرة المنزلة والتمساح والبحيرات المرة) مما سهل حفر القناة وجعل مياهها في مستواها .
٤ – توفر المياه العذبة عن طريق نهر النيل .
٥ – أضف إلى ذلك ما اكتسبته قناة السويس وإدارتها من سمعة وخبرة تجعل القناة في مركز قوي بظروفها الطبيعية والتاريخية والإدارية .

وعلى النقيض تماماً من قناة السويس نجد هذه القناة الإسرائيلية المقترحة تتسم بالآتي :

١ – طول المسافة بين خليج العقبة والبحر الأحمر .
٢ – اختلاف مستويات المظاهر التضاريسية ، مما جعل أمر الحفر صعباً للغاية .
٣ – ندرة المياه في مناطق الحفر ، سيقضي على المشروع .

٥ - ضرورة الحاجة إلى أهوسة لهذه القناة - حتى لو قيل أن التفجيرات النووية يمكن المعاونة في إنشاء قناة مستوية ، فستبقى صعوبة الإنشاء والتكاليف الباهظة ، بالمقارنة بتكاليف إنشاء قناة السويس .

« علاوة على أن طول المساحة يجعل قناة السويس تمتاز من ناحية تكاليف الإنشاء فإنها تمتاز من ناحية التشغيل أيضاً » .

سادساً : قناة السويس والسوميد :

يعتبر خط أنابيب السوميد أحد الطرق المنافسة لقناة السويس ، وذلك بالنسبة للبترول الخام المتجه شمالاً . ويوضح الجدول رقم (٤) كميات البترول الخام العابر للقناة متجهاً شمالاً وكميات البترول الخام العابرة لخط السوميد خلال عامي ١٩٨٣ ، ١٩٨٤ ومقارنتها بحمولات الناقلات المبحرة من الخليج العربي وينبع خلال نفس الفترة .

ويتضح من الجدول أن البترول العابر للسوميد أكثر تأثراً بالتغيرات في حمولات الناقلات المبحرة من الخليج العربي وينبع من البترول العابر للقناة والذي تكاد تكون معدلات الزيادة والنقص فيه مماثلة للتغيرات في الحمولات المبحرة من الخليج العربي وينبع .

ويوضح الجدول الآتي البترول الخام المتجه شمالاً والبترول العابر للسوميد وحمولات الناقلات المبحرة من الخليج العربي وينبع .

جـــدول رقـم (٤)

السنوات / حركة البترول	١٩٨٣		١٩٨٤	
	I	II	I	II
الحمولات المبحرة (مليون طن ساكن)	١٨٧ر٩	٢٣٥ر٦	١٩٠ر٩	
البترول الخام المتجه شمالاً (مليون طن)	٢٨ر٦	٣٤ر٢	٣٠ر٠	
البترول الخام العابر للسوميد (مليون طن)	١٩ر٢	٢٨ر٣	٢٩ر٩	٢١ر٦
معدل الزيادة أو النقص ٪ — الحمولات المبحرة	-	٢٥	- ٣	- ١٥
معدل الزيادة أو النقص ٪ — البترول المتجه شمالاً	-	٢٣	- ٣	- ١٢
معدل الزيادة أو النقص ٪ — البترول العابر للسوميد	-	٤٧	٦	- ٢٨

المصـــدر : الوحدة الاقتصادية بهيئة قناة السويس

ويقصد بطاقة القناة التصريفية عدد السفن التي يمكنها العبور في القناة في الاتجاهين خلال زمن محدد ، ويقدر حالياً بـ ٢٤ ساعة .

وبالنسبة للعوامل والمؤثرات التي تحكم طاقة القناة التصريفية فيمكن تحديدها فيما يلي :

١ – تعبر السفن القناة في قوافل فتدخل القناة ثلاث قوافل يومياً : قافلتين من الشمال وقافلة من الجنوب وتخضع كل قافلة لنظام محدد من حيث موعد دخول القناة والسرعات المسموح بها فلكل سفينة سرعة مختلفة .

٢ – والمسافات بينها غير متساوية ولذلك فطاقة القناة التصريفية تعتمد على خليط من السفن . فعلى سبيل المثال إذا كان مطلوباً أن يكون الفاصل الزمني بين ناقلة عملاقة وأخرى ٢٠ دقيقة فإن هذا الزمن بين بعض السفن الصغيرة ١٠ دقائق أي أن السفينة الكبيرة توازي سفينتين صغيرتين .

٣ – الفاصل الزمني بين السفن والسرعات :

ينبغي دائماً الاحتفاظ بمسافة كافية بين السفن العابرة في مجرى ملاحي حتى إذا ماحدث لإحداها طارىء ما ، أو خلل أثناء سيرها في القناة واضطرت إلى التوقف فجأة تمكنت السفينة التي تليها من التوقف كذلك في الوقت المناسب تفادياًمن وقوع تصادم بينهما . وتتوقف طول المسافة بين السفن على نوع السفينة وحمولتها وسرعتها ، فهي تزيد في ناقلات البترول عنها في السفن الفارغة أو المحملة بالبضائع ، وتتراوح المسافة ما بين ٤ كم وكيلومتر .

والسرعات المسموح بها في القناة ١٣ كم إلى ١٤ كم في الساعة كما يتضح من الجدول الآتي :

جـــدول رقـم (٥)

الحمولة القصوى (بالطن)	الفاصل الزمني بين السفن لا يقل عن (بالدقيقة)	المسافة بالمتر على أساس أن السرعة = ١٣ كم/ساعة
حتى ٣٠ر٠٠٠ طن	٦	١٣٠٠
من ٣٠ر٠٠٠ طن – ٦٠ر٠٠٠	١٠	٢١٦٧
٦٠ر٠٠٠ – ١٤٠ر٠٠٠	١٦	٣٥٠٠
١٤٠ر٠٠٠ – ٢٥٠ر٠٠٠	٢٠	٤٥٠٠
أكثر من ٢٥٠ر٠٠٠	٢٥	٥٤٠٠

[illegible] الزمني بين [illegible] خلال أحد الشهور انظر الجدول رقم (١ ، ٢) وبالنسبة للسرعات في القناة فإنها على النحو الآتي :

سفن قافلة الشمال : السرعة القصوى لها ١٤ كم/ساعة (٧ر٥٦ عقدة بحرية)

سفن قافلة الجنوب :

(أ) السفن المحملة مثل ناقلات البترول العملاقة وناقلات البضائع الصب تبلغ سرعتها ١٣ كم/ساعة (٧ر٠٢ عقدة بحرية) .

(ب) السفن الأخرى : ١٤ كم/ساعة (٧ر٥٦ عقدة) .

وبالنسبة للزمن الذي تستغرقه السفينة في عبور القناة : يقدر متوسط الزمن الذي تستغرقه السفينة في عبور القناة منذ وصولها إلى منطقة الانتظار حتى خروجها إلى البحر المفتوح من ٢٤ إلى ٣٦ ساعة ، منها حوالي من ١ إلى ١٢ ساعة عبور فعلي للقناة .

وتوضح الجداول رقم ٨ ، ٩ المتوسطات الزمنية لعبور السفن القناة خلال أحد شهور أعوام ١٩٨٢ وفي يوم يتميز بكثافة حركة المرور في القناة . فنجد أن المتوسط الزمني لعبور سفينة بقافلة الشمال هو ١٥ ساعة وثلاث دقائق ، والمتوسط الزمني لعبور سفينة ضمن قافلة الجنوب في ذلك اليوم هو ١٣ ساعة ونصف .

جـــدول رقـم (٦)

متوسط الفاصل الزمني بين السفن خلال أحد الشهور حسب أنواع السفن بالدقائق

نوع السفن	الحمولة	قافلة الجنوب		قافلة الشمال	
		السويس	بور سعيد	السويس	بور سعيد
سفن الحاويات		٨ر٨٥	١٢ر٥٠	٩ر٤٥	٩ر٥٦
ناقلات البترول	أقل من ٦٠ر٠٠٠ طن حمولة كلية	٨ر٩٥	١٣ر٨٢	١٣ر٨٨	١٦ر٩٥
	من ٦٠ر٠٠٠ طن فأكثر حمولة كلية	١٠ر٨٠	١٩ر٥٣	١٧ر٩٦	٢١ر٨٩
سفن أخرى		٨ر٨٥	١١ر٤٤	٩ر٠٧	١٠ر١٥

المصـــدر : J.I.C.A.

التقرير ٢ لمركز البحوث والاستشارات صفحة ١٣

جـــدول رقــم (٧)

متوسط الفاصل الزمني بين السفن خلال أحد أيام حركة الملاحة الكثيفة في القناة (١٩٨٢)

نوع السفن	الحمولة	قافلة الجنوب		قافلة الشمال	
		السويس	بور سعيد	السويس	بور سعيد
سفن الحاويات		٨ر٦	١٦ر٦٧	٧	١٤ر٧
ناقـلات البترول	أقل من ٦٠ر٠٠٠ طن حمولة كلية	٣٠ر-	٢٥ر٥٠	٣٢ر٥	٢٤ر-
	أكثر من ٦٠ر٠٠٠ طن	-	١٨ر-	٢٥ر-	١٤ر-
سفن أخرى		٨ر٨٨	١٠ر٠٨	١٢ر٧	١٠ر٥٨

المصـــدر : J.I.C.A.

جـــدول رقــم (٨)

المتوسط الزمني لعبور السفن القناة خلال أحد الأشهر ١٩٨٢

نوع السفينة / الاتجـاه	قافلة الشمال			قافلة الجنوب		
	متوسط إجمالي ساعات العبور		عدد السفن	متوسط إجمالي ساعات العبور		عدد السفن
	ق	س		ق	س	
ناقلة بترول	٠٣	١٦	٤	٥٠	١٠	٤
سفن الحاويات	١١	١٥	٩	١٢	١٠	٨
بضائع عامة وسفن أخرى	٠٣	١٥	٢٦	٣٠	١٣	٢٦

المصـــدر : J.I.C.A.

جـــدول رقـــم (٩)

المتوسط الزمني لعبور السفن في يوم كثيف الحركة خلال عام ١٩٨٢

نوع السفينة	قافلة الجنوب الاتجاه		قافلة الشمال	
	عدد السفن	إجمالي ساعات العبور	عدد السفن	إجمالي ساعات العبور
		ق س		ق س
ناقلة بترول	٤	٥٠ ١٠	٤	٠٣ ١٦
سفن الحاويات	٨	١٢ ١٠	٩	١١ ١٥
بضائع عامة وسفن أخرى	٢٦	٣٠ ١٣	٢٦	٠٣ ١٥

٥ – الطاقة التخزينية للقناة ومداخلها : كذلك تؤثر الطاقة التخزينية لأماكن رباط السفن بمداخل القناة والبحيرات على سعة القناة التصريفية .

٦ – عدد وأطوال التفريعات : وتؤثر عدد وأطوال التفريعات أو أماكن الانتظار بالقناة على طاقة القناة التصريفية .

وقد دلت الدراسات أن الطلب على القناة قد تزايد بشكل كبير بعد تنفيذ مشروعات التطوير وزيادة عدد الناقلات العملاقة التي بدأت تعبر القناة .

ونتيجة لزيادة عدد السفن الراغبة في عبور القناة توجد مشكلتان :

المشكلة الأولى :

كلما زاد عدد السفن كلما قل الوقت الذي يمكن للكراكات أن تعمل فيه في تعميق القناة داخل المجرى الملاحي – وخصوصاً عند تنفيذ المرحلة الأولى لتطوير القناة – وبالتالي تقل كفاءة التكريك وتزداد تكلفته .

المشكلة الثانية :

إذا زاد عدد السفن عن طاقة القناة التصريفية ، تبقى بعض السفن منتظرة عند مدخلي القناة (بور سعيد – السويس) ومدة الانتظار هذه تقلل من الوفر الذي تجنيه السفينة عند عبورها قناة السويس بدلاً من طريق الكاب .

وللتغلب على مشكلة زيادة عدد السفن عن الطاقة التصريفية للقناة نجد أن هناك حلين هما :

(أ) زيادة الطاقة التصريفية للقناة .

(ب) زيادة رسوم المرور في القناة لتقليل عدد السفن الراغبة في العبور مع الاحتفاظ بدخل كبير .

وبالنسبة للحل الأول (أ) يمكن زيادة الطاقة التصريفية للقناة بالوسائل الآتية :

١ – إنشاء تفريعات جديدة والوصول في النهاية إلى قناتين منفصلتين .
٢ – زيادة مدة دورة التشغيل الملاحية بالقناة ، فبدلاً من ثلاث قوافل كل ٢٤ ساعة تكون ثلاث قوافل كل ٣٦ ساعة أو ٤٨ ساعة .
٣ – بعد توسيع القطاع المائي يمكن السماح للسفن الصغيرة بالمرور في اتجاهين متضادين في نفس القطاع المائي ، أى ازدواج القناة في بعض أحوالها للسفن الصغيرة .
٤ – زيادة سرعة السفن بالقناة وتقليل المسافة بين كل سفينة وأخرى .

وقد توصلت الدراسات إلى النتائج الآتية :

تأثير إنشاء التفريعات :

١ – تقدر الطاقة التصريفية للقناة الحالية على أساس مرور ٣ قوافل كل ٢٤ ساعة بـ ٧٨ سفينة قياسية[١].
٢ – بإضافة تفريعتي بور فؤاد الشرقية والدفرسوار ، تصبح طاقة القناة التصريفية ٨٨ سفينة .
٣ – بإضافة تفريعة الدفرسوار حتى بحيرة التمساح (من كم ٩٣ حتى كم ٧٤) تصبح الطاقة التصريفية ١٠٠ سفينة .
٤ – أما إذا أضفنا تفريعات حتى يصبح هناك قناتين منفصلتين من جنيفة حتى البلاح (أى من كم ١٣٦ حتى كم ٦١) تصبح الطاقة التصريفية للقناة ١١٢ سفينة .
٥ – بوجود قناتين منفصلتين من السويس حتى بور سعيد تصبح الطاقة التصريفية للقناة ٢٨٨ سفينة .

(١) يقصد بالسفينة القياسية التي تعبر القناة بسرعة ١٤ كم/ساعة والمسافة بينها وبين مثليها ١٠ دقائق فاصل زمني .

زيادة دورة تشغيل الملاحة :

في حالة وجود تفريعتي بورفؤاد الشرقية والدفرسوار

جـــدول رقـم (١٠)

دورة التشغيل	عدد السفن
٢٤ ساعة	٨٨ سفينة
٣٦ ساعة	١١٢ سفينة
٤٨ ساعة	١٢١ سفينة

تأثير السماح بمرور السفن الصغيرة في اتجاهين متضادين بنفس القطاع المائي :

بعد تنفيذ المرحلة الأولى من مشروع تطوير القناة يمكن السماح بمرور سفن البضائع العامة الصغيرة بحمولة عشرة آلاف طن (حمولة قصوى)[١] في اتجاهين متضادين حيث أن نسبة أبعاد هذه السفن إلى عرض القناة ١ : ٦ وهي نسبة مقبولة .

علاوة على أن عدد السفن التي تبلغ حمولتها ١٠ آلاف طن فأقل تمثل ٢٥٪ من المجموع الكلي لعدد السفن التي تعبر القناة[٢]وبهذ الطريقة يمكن زيادة الطاقة التصريفية للقناة بحوالي ٢٥٪ .

زيادة سرعات السفن :

ان زيادة سرعات السفن أو تقليل الفاصل الزمني بينها سوف يزيد من الطاقة التصريفية للقناة ولكن هذه الطريقة من أخطر الوسائل ومن الأفضل تحاشيها لخطورتها على الملاحة بين السفن من جهة وتأثيرها على جانبي القناة من جهة أخرى .

---

(١) المقصود بالحمولة القصوى في هذه الدراسة D.W.T التي يطلق عليها البعض الحمولة الساكنة ونحبذ الإصلاح الأول لأنه يعطي المدلول الصحيح للحمولة .

(٢) حسب احصائية عام ١٩٨٥ (النشرة السنوية لهيئة قناة السويس) .

وطبيعي أن زيادة طاقة القناة التصريفية بزيادة أطوال التفريعات ، **هي الأكثر أمناً** وتطابقاً مع نظام وطبيعة الملاحة بالقناة ولكن في نفس الوقت **هي الأكثر تكلفة .**

ولذلك نجد أن القناة حالياً تزدوج في أربعة مناطق هي :

جـــدول رقـم (١١)

المنطقـــــة	الطول	سنة الإنشاء
(أ) التفريعة الواقعة شرقي بورفؤاد بطول	٢٦ر٥ كم	(١٩٨٠)
(ب) تفريعة البلاح بطول	٨ كم	(١٩٥٥)
(جـ) تفريعة التمساح بطول	٥ كم	(١٩٨٠)
(د) تفريعة الدفرسوار والبحيرات بطول	٢٧ كم	(١٩٨٠)

ويوضح الجدول التالي متوسط عدد السفن العابرة يومياً خلال السنوات ١٩٦٦ – ١٩٨٦[١]

جـــدول رقـم (١١)

السنة	متوسط عدد السفن العابرة يومياً	السنة	متوسط عدد السفن العابرة يومياً
١٩٦٦	٥٨ر٢	١٩٨١	٥٩ر١
١٩٧٦	٤٥ر٩	١٩٨٢	٦١ر٨
١٩٧٧	٥٤	١٩٨٣	٦٠ر٩
١٩٧٨	٥٨ر٣	١٩٨٤	٥٨ر٤
١٩٧٩	٥٥ر٨	١٩٨٥	٥٤ر٢
١٩٨٠	٥٦ر٨	١٩٨٦	٥١ر٨ (النصف الأول من هذا العام)

ثامناً : الحمولة ورسوم المرور وإيرادات قناة السويس :

طريقة تحديد حمولة السفن التي تعبر قناة السويس :

تحدد حمولة السفن التي تعبر قناة السويس على أساس قواعد أقرها المؤتمر الدولي للحمولة المنعقد بالأستانة عام ١٨٧٣ ، وتقضي هذه القواعد باحتساب الحجم الإجمالي لجميع فراغات السفينة الواقعة تحت سطح الحمولة TONNAGE DECK وكذلك جميع الفراغات والإنشاءات الواقعة فوق هذا السطح . ومجموع أحجام هذه الفراغات يطلق عليها اسم الحمولة الكلية للسفينة GROSS TONNAGE وتقدر بالطن ويساوي طن القياس ١٠٠ قدم مكعب أو ٢ر٨٣ متر مكعب ثم يخصم من الحمولة الكلية للسفينة مجموع أحجام الفراغات التي يشغلها طاقم السفينة وفراغات الأجهزة الملاحية وكذلك الفراغات التي تشغلها القوة المحركة للسفينة ويمثل الباقي الحمولة الصافية للسفينة .

هذا وتعتبر الحمولة الصافية للسفينة الأساس الذي يتخذ عند حساب رسوم المرور في قناة السويس . وكل سفينة تعبر قناة السويس تكون مزودة بشهادة حمولة خاصة بقناة السويس تتم مراجعتها بمعرفة مندوبي الهيئة عند عبورها القناة للتحقق من صحة البيانات المدونة بها . وفي حالة عدم وجود مثل هذه الشهادة على السفينة يقوم مندوب الهيئة بقياس حمولة السفينة طبقاً للقواعد التي أقرها المؤتمر الدولي للحمولة (١٨٧٣) السابق الإشارة إليه .

قواعد حساب رسوم المرور في قناة السويس :

تمثل رسوم المرور في قناة السويس جانباً من الوفر الذي تحققه السفينة نتيجة عبورها القناة وتحاشيها الدوران حول افريقيا . وتهدف سياسة هيئة قناة السويس إلى أن يتحقق لمعظم السفن التي تعبر قناة السويس نسبة كبيرة من الوفر المحقق بعد دفع جميع تكاليف العبور ، سواء كان ذلك رسوم عبور أو رسوم خدمات أخرى تحصلها هيئة الميناء ومصلحة المواني والمنائر وتكاليف خدمة الوكالة البحرية ... الخ . وتقضي ظروف المتغيرات الدولية التي تؤثر في القناة وفي تكاليف النقل البحري إلى أن تقوم أجهزة هيئة القناة بمراجعة سنوية للرسوم في ضوء كافة العوامل والمتغيرات .

وعند تقدير رسوم العبور لأى سفينة في قناة السويس نضع في اعتبارنا العناصر الآتية :

١ - الحمولة الصافية للسفينة :

وهي أساس تحصيل الرسوم ، وتقسم الحمولة الصافية للسفينة إلى شرائح كالآتي :

الشريحة الأولى :

٥٠٠٠ طن والشريحة الثانية ١٥٠٠٠ والشريحة الثالثة ٢٠٠٠٠ طن والشريحة الرابعة ٤٥٠٠٠ طن التالية والشريحة الخامسة ما تبقى من الحمولة الصافية (إذا كانت حمولة السفينة الصافية تزيد على ٨٥ ألف طن .[١]

٢ - نوع السفينة :

تحدد زمن الرسوم أيضاً على أساس نوع السفينة : ناقلة بترول أو ناقلة بضائع صب أو مشتركة أو سفن أخرى .

٣ - السفن المحملة والسفن الفارغة :

تختلف فئة رسوم السفن المحملة عن السفن الفارغة فالسفن الفارغة تمنح تخفيضاً قدره ٢٠٪ من فئة رسوم السفينة المحملة وتحصل الرسوم بالدولار أو الاسترليني أو الفرنك الفرنسي والمارك الألماني « بطريقة وحدات حقوق السحب الخاصة » .

تطور إيرادات قناة السويس خلال السنوات الأخيرة :

يوضح الجدول التالي إجمالي إيرادات القناة خلال السنوات الخمس الأخيرة (السنة المالية تبدأ من أول يوليو وتنتهي في ٣٠ يونيه) .

---

(١) سيبدأ تنفيذ هذه الشرائح الخمس في حساب رسوم المدن في قناة السويس اعتباراً من أول يناير عام ١٩٨٧ . وقبل ذلك كانت الحمولة الصافية تقسم إلى ثلاثة شرائح فقط ٥٠٠٠ ثم ١٥٠٠٠ طن والشريحة الثالثة ما تبقى من الحمولة الصافية . ويسمى هذا النظام بالرسوم المتدرجة .

جـــدول رقــم (١٣)
(الرسوم بالمليون دولار)

السنة المالية	١٩٨١/٨٠	١٩٨٢/٨١	١٩٨٣/٨٢	١٩٨٤/٨٣	١٩٨٥/٨٤	١٩٨٦/٨٥
إجمـــــالى الإيــرادات	٧٧١	٩٠٩	٩٥٦	٩٧٧	٩٠٩	١٠٢٧
نسبة الزيادة أو النقص	–	+ ٩ر١٧٪	+ ٢ر٥٪	+ ٢ر٢٪	- ٧٪	+ ١٣٪

المصـــــدر : هيئة قناة السويس – إدارة الشئون المالية .

ومن الجدول السابق يتضح لنا أن إيرادات العام المالي ١٩٨٢/٨١ قد زادت بنسبة ٩ر١٧٪ وهذا نتيجة انتهاء مشروع تطوير القناة وعبور ناقلات البترول الضخمة القناة بغاطس ٥٣ قدماً بعد أن كانت محددة بـ ٣٨ قدماً .

أما انخفاض إيرادات عام ١٩٨٥/٨٤ ناتج عن ظروف المتغيرات الدولية مثل حرب الخليج وتأثيرها على حركة نقل البترول عبر القناة وانخفاض أسعار البترول وحدوث انكماش بالنسبة لواردات دول الخليج بعد تأثرها بانخفاض أسعار البترول وحالة الكساد العالمي فى التجارة الدولية . وفي العام المالي الأخير حققت القناة زيادة في الإيرادات عن العام السابق ويرجع ذلك إلى خطة الهيئة في تشجيع السفن غير النمطية لعبور القناة وارتفاع قيمة وحدة حقوق السحب الخاصة أمام الدولار بحوالي ٢٥٪ .

تاسعاً : أثر غلق قناة السويس (١٩٦٧ – ١٩٧٥) على الأسطول العالمي والتجارة الدولية :

كان إغلاق قناة السويس عام ١٩٦٧ في وجه الملاحة العالمية كارثة اقتصادية أصابت العالم وكانت الآثار التي ترتبت على ذلك بالغة الخطورة ، واستوت في ذلك الدول المتقدمة والدول النامية ويمكن تقسيم أثر إغلاق قناة السويس إلى ما يلي :

أثر غلق قناة السويس على المدى القصير SHORT TERM : ارتفعت تكلفة النقل البحري عبر الكاب عامة وتكلفة نقل البترول الخام القادم من منطقة الخليج العربى فى السوق الملاحي خاصة . وذلك نتيجة مضاعفة المسافة بين كافة موانى الاستيراد واستتبع طول المسافة بين منطقة التصدير وموانى الاستيراد إلى زيادة الطلب على أسطول الناقلات العالمي ويعبر عن طول المسافة بالطن/ميل للبضائع والتي زادت واستتبع ذلك

بطبيعة الحال زيادة في اسعار نولون نقل الطن وتأثرت صناعة النقل البحري عامة وصناعة نقل البترول بخاصة نتيجة إغلاق القناة المفاجيء وقدرت إحدى بيوت الخبرة النرويجية أثر الإغلاق على ناقلات البترول المؤجرة لرحلات فارتفعت من المعدل المتوسط للنولون الذي كان ٦٠ (السعر العالمي) خلال الفترة من (يناير – مايو ١٩٦٧ إلى ١٧٤ (سعر عالمي WORLD SCALE) في الأشهر السبعة الباقية من نفس الباقية من نفس السنة ، وبلغ الذروة في متوسط شهر سبتمبر ١٩٦٧ (٢١١) .

وبعد هذا التاريخ بدأ المعدل في التناقص خلال عام ١٩٦٨ ومعظم عام ١٩٦٩ مع بعض التقلبات في كل فترة . ونتج عن الزيادة في مستوى النولون بعد منتصف عام ١٩٦٧ التحول المفاجيء لحالة سوق الناقلات من الفائض إلى العجز ففي نهاية مايو ١٩٦٧ بلغت حمولة الناقلات المتوقفة عن العمل LAID-UP ٤ر١ مليون طن (حمولة قصوى) و ٤ مليون طن من حمولة الناقلات والتي تعمل في تجارة نقل الحبوب من إجمالي مجموع حمولة الناقلات البالغة آنذاك ١٠٠ مليون طن (حمولة قصوى) للسفن التي تزيد حمولتها عن ١٠ آلاف طن حمولة قصوى .

وهكذا فإن زيادة الطلب على حمولة الناقلات جاء نتيجة مباشرة لغلق قناة السويس واستمر الاختلال في العرض والطلب لسوق الناقلات حتى عام ١٩٦٩ عندما تم بناء ناقلات جديدة وزادت مشكلة العرض والطلب .

وفي عام ١٩٧٣ جاء بتقرير منظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية عن الآثار الاقتصادية لإغلاق قناة السويس أن الزيادة في حجم وحمولة أسطول الناقلات في العالم قد زاد بسبب غلق القناة بمقدار ٢٤ مليون طن (حمولة قصوى) وكان متوسط حمولة ناقلة بترول في ذلك الوقت تبلغ ١٠٤ ألف طن (حمولة قصوى) ومتوسط سعر بناء الطن ١١٠ دولار وبذلك بلغت جملة الاستثمارات الإضافية – بسبب إغلاق القناة – في بناء الناقلات خلال العامين اللذين أعقبا إغلاق القناة ٢٦٤٠ مليون دولار تقريباً .

ولم تكن عملية الاتجاه إلى طلب بناء ناقلات بترول جديدة عقب إغلاق قناة السويس تحل مشكلة النقص المفاجيء في سوق الناقلات – وما حدث هو أن كثيراً من ملاك سفن البضائع الصب BULK CARRIERS اتجهوا إلى نقل البترول للاستفادة من النولون المرتفع – وكذلك اتسمت تلك الفترة أيضاً بارتفاع أسعار السفن المستعملة SECOND-HAND ومثال ذلك أن ناقلة بترول حمولتها القصوى ٧٣٢ر٢٥ طناً ومبنية عام ١٩٥٨ كان سعرها قبل يونيو ١٩٦٧ يساوي ٢ر١ مليون دولاراً – بينما نجد سفينة أخرى مماثلة لها ومبنية في نفس العام قد تم بيعها بعد شهر يونيو ١٩٦٧ مباشرة بمبلغ ٥ر١ مليون دولار أي بزيادة قدرها ٣٠٪ عن سعر ما قبل ٥ يونيو ١٩٦٧ ، وقد أثر هذا

الارتفاع في أسعار السفن القديمة على الدول النامية التي تعتمد على هذه السفن في زيادة حجم أساطيلها .

أثر غلق القناة على المدى المتوسط :

أدى إغلاق القناة على المدى المتوسط إلى تقوية مركز شركات البترول ، وحاولت حكومات الدول المستهلكة للبترول تنويع مصادر تموينها بالنفط ، وهو اتجاه كان قد بدا منذ توقف حركة الملاحة في القناة عام ١٩٥٦ .

وكانت مشكلة تنويع مصادر الإمداد بالطاقة ضرورية لهذه الدول لسببين رئيسيين :

١ - إيجاد مصادر لإمدادات الطاقة أكثر استقراراً من الناحية السياسية .
٢ - تقليل نفقات النقل الناتجة عن طول المسافة بين منطقة الشرق الأوسط والدوران حول رأس الرجاء الصالح بسبب غلق القناة . ونتيجة مواصلة شركات البترول جهودها لتنويع مصادر الطاقة زادت وارداتها من النفط من دول شمال وغرب أفريقيا المنتجة للبترول وبالأخص ليبيا ونيجيريا .

ويوضح تقرير UNCTAD أن الشرق الأوسط في عام ١٩٦٦ كان يمد أوربا الغربية بـ ٥١٪ من إجمالي استهلاكها من الطاقة وانخفضت هذه النسبة عام ١٩٧٠ فبلغت ٤٩٪ وعلى أية حال فإن تدفق البترول لأوربا من شمال وغرب أفريقيا - الأكثر قرباً - لم يدم طويلاً - وهكذا نجد أن تأثير غلق القناة على المدى المتوسط MEDIUM TERM هو ازدياد نسبة مساهمة بترول شمال وغرب أفريقيا في السوق الأوربية .

أثر غلق القناة على المدى البعيد :

شجع البحث عن البترول في منطقة بحر الشمال وفي المنحدر الشمالي لأمريكا الشمالية لتقليل الاعتماد على بترول الشرق الأوسط وفي نفس الوقت اتفقت الدول على بناء ناقلات عملاقة لتعويض الخسارة في زيادة أسعار النولون ، نتيجة تضاعف المسافة من الخليج العربي إلى غرب أوربا عن طريق الكاب ، ومع هذه الزيادة في المسافات ارتفعت تكاليف نقل البترول .

ويوضح الجدول الآتي مقارنة تكاليف نقل الطن عبر كل من السويس والكاب (دولار لطن البضاعة) .

جـدول رقـم (١٤)

المينـــــاء / المســـــافة	الخليج العربي إلى أوربـــا		
	عبر السويس	عبر الكاب	فرق التكلفة
ميناء روتردام	٦٥٠٠ ميل	١٣٠٠ ميل	
ناقلة حمولتها القصوى ٧٠ر٠٠٠ طن	٣ر٤٩ (١)	٤ر١١	+ ر٦٢–
ناقلة حمولتها القصوى ٢٥٠ر٠٠٠ طن	–	٢ر٥٣	– ر٩٦– (٢)
فرق التكلفـــة		– ١ر٥٨	
إلى ميناء جنوا	٤٦٠٠ ميل	١١٠٧٥ ميل	
ناقلة حمولتها القصوى ٧٠ر٠٠٠ طن	٢ر٨١ (١)	٤ر٠٣	
ناقلة حمولتها القصوى ٢٥٠ر٠٠٠ طن		٢ر٤٥	
فرق التكلفـــة		– ١ر٥٨	

(١) تتضمن التكلفة رسوم المرور في قناة السويس .
(٢) مقارنة بطريق السويس لناقلة حمولة ٧٠ر٠٠٠ طن .
المصـــدر : H.P. Drewery, o.p.c.t

كما أوضح تقرير UNCTAD عام ١٩٧٣ الزيادة في تكاليف النقل البحري نتيجة إغلاق قناة السويس في الفترة من ١٩٦٧ حتى ١٩٧١ ، أن إجمالي الزيادة في تكاليف النقل بالنسبة لناقلات البترول – فقط – خلال هذه الفترة قد بلغ أكثر من ٢٨٠٠ مليون دولار بسبب طول المسافة .

ويوضح الجدول الآتي الزيادة المقدرة في تكاليف النقل(١) بسبب إغلاق قناة السويس مقدرة بملايين الدولارات .

(١) المصـــدر : H.P. DREWRY: AN ECONOMIC STUDY. NO. 62. MAY 1978 –
"THE SUEZ CANAL AND ITS IMPACT ON TANKER TRADES AND ECONOMICS"

جـــدول رقم ( )

البيـــان	النصف الثاني لعام ١٩٦٧	١٩٦٨	١٩٦٩	١٩٧٠	١٩٧١	الإجمالي ٦٧-١٩٧١
المسافات الطويلة	١٢٠	٢٢٠	١٥٠	١٠٠	–	٥٩٠
ارتفاع مستوى النولون بالســـوق	٤٥٠	٥١٠	٢٠٠	–	–	١١٦٠
علاوة المسافات القصيرة	–	–	–	–	٢٠٠[٢]	٢٠٠
الزيادة في استثمارات الناقـــلات	–	١٣٠	٢٦٠	٢٦٠	٢٦٠	٩١٠
إجمالي أسطول الناقلات	٥٧٠	٨٦٠	٦١٠	٣٦٠	٤٦٠	٢٨٦٠

ويتضح من هذا الجدول أنه بعد عام ١٩٧٠ أضيفت الزيادة في التكاليف الناتجة عن المسافات الطويلة (بالدوران حول رأس الرجاء الصالح) .

وقد تحقق ذلك ببناء الناقلات العملاقة التي استفادت من اقتصاديات الحجم الكبير بالنسبة للعلاقة بين السعة لناقلة البترول بنفس عناصر التكاليف مثل التأمين والبناء وتكاليف رأس المال والطاقم وتكاليف الوقود والمخازن ... الخ .

ويوضح الجدول التالي تلك المقارنة بين ناقلة بترول حمولة ٧٠٫٠٠٠ طن وناقلة حمولة ٢٥٫٠٠٠ طن على خط ملاحي واحد طويل حول الكاب من حيث تكلفة نقل البترول من الخليج العربي حتى روتردام عبر طريق رأس الرجاء الصالح[١].

(1) W.L. NEWTON: THE ECONOMICS OF THE TRANSPORTATION OF PETROLEUM. LONDON JULY 1971.

(٢) بدأت تلك العلاوة في ٢٠ مارس ١٩٧١ ، ولذلك توضح الأرقام الأشهر التسع فقط وبلغت حوالى ٢٥٠ مليون دولار سنوياً .

جـدول رقـم (١٦)

عناصر التكلفة	للطن من البضــــاعة	
	٧٠ر٠٠٠ بالدولار	٢٥٠ر٠٠٠ بالدولار
رأس المال + تكاليف التشغيل	٣ر٢٥	٢ر-
الوقـــود	-ر٧٠	-ر٤٠
رسـوم المـواني	-ر١٦	-ر١٣
إجمالي التكاليـف	٤ر١١	٢ر٥٣
تكاليف البناء في ترسانات اليابان طن (حمولة قصوى)	١٠٠	٧٠

وأوضحت حقيقة اقتصاديات الحجم الكبير للناقلات العملاقة أنها ليست فقط منخفضة التكلفة في البناء للطن بالمقارنة مع الناقلات الأصغر حجماً ، بل أكدت انخفاض تكلفة نقل الطن عبر طريق رأس الرجاء الصالح عن ناقلة صغيرة الحجم تعبر قناة السويس وذلك بالنسبة لمستوى أسعار عام ١٩٦٧ .

وجدير بالذكر أنه قبيل إغلاق قناة السويس ١٩٦٧ كان الاتجاه السائد هو بناء ناقلات عملاقة ، وهذا مما جعل سلطات قناة السويس تسارع في عام ١٩٦٦ إلى إعلانها مشروع تحسين قناة السويس .

وعلى الرغم من أن الاتجاه العالمي كان بناء ناقلات عملاقة قبيل ١٩٦٧ في عام ١٩٦٦ = ٢ر- مليون طن (حمولة قصوى) فقد بلغ في عام ١٩٧٣ (٩٣ ناقلة) إجمالي حمولاتها القصوى ٢٣ر٦ مليون طن .

وهكذا وضح الأثر طويل المدى لإغلاق قناة السويس على سوق ناقلات البترول . ففي عام ١٩٦٧ كانت القناة قادرة على استيعاب أكثر من ٩٠٪ من أسطول الناقلات وهي فارغة سواء منها الموجود بالخدمة أو تحت البناء . ولكن في نهاية عام ١٩٧١ كان ٥٠٪ من أسطول الناقلات الموجود في الخدمة أو تحت البناء لا يمكنه عبور القناة حتى على الصابورة نظراً لكبر حجمه بالنسبة لأبعاد القناة .

والسؤال الآن من الذي يتحمل ارتفاع تكاليف النقل البحري نتيجة لإغلاق القناة ؟ ويمكن توضيح أربعة أنواع من التكاليف :

١ – تكاليف مرتبطة بمسافات زائدة تقطعها الشحنات في انتقالها من البلدان المنتجة للنفط في الخليج العربي إلى أوربا وأمريكا الشمالية .
٢ – أجور ناقلات أكثر ارتفاعاً في كل أرجاء العالم .
٣ – أجور شحن زائدة للبضائع الجافة نتجت عن المسافات الإضافية للرحلة حول رأس الرجاء الصالح والتي تستهلك وقتاً أطول لكل ناقلة في الرحلة الواحدة ، وعليه فإنها تزيد من الضغط على الطلب على أسطول الناقلات في العالم .
٤ – الزيادة في أسعار النفط التي اكتسبت على أساس ميزة الموقع بالنسبة لغربي السويس ، والتي لم يكن بالإمكان تحقيقها فيما لو بقيت القناة مفتوحة .

وقد بلغت التكاليف المباشرة في عام واحد فقط دفعها الغرب واليابان ٤ر٣ مليار دولار في عام ١٩٧١ وتحملت الولايات المتحدة وحدها ثلث هذه التكاليف كما تضمنت التكاليف مبلغ ١ر١ مليار دولار إضافي لتغطيّة تكاليف استئجار ناقلات النفط في رحلات الصفقة المنفردة (أى للمدى القصير) بين الخليج العربي –أوروبا والخليج العربي – أمريكا الشمالية والتي تشكل حوالي ١٥٪ أو ٢٠٪ من مجموع الشحن بالناقلات .

البيـــــان	المبلغ بالمليون دولار
– تكاليف ارتفاع معدلات أجور الناقلات للرحلة المنفردة	٧٣٢
– تكاليف زيادة أجور الشحن العامة وزيادات السعر للنفط الخام في شمالي وغربي أفريقيا وفنزويلا . والمرتكزة على ميزة الموقع لقربها من أوروبا وأمريكا الشمالية	٨١٠

وقدر البعض أنه بحلول عام ١٩٧٥ ستكون جملة المدفوعات قد ارتفعت إلى حوالي ١٢ مليار دولار .

أما بالنسبة لأثر غلق القناة على الدول التي تقع موانيها على طول الطرق الملاحية التي تتلاقى في قناة السويس متجهة شمالاً وجنوباً ، وتقدم موانيها مختلف الخدمات البحرية لحركة السفن مثل التوريدات البحرية من مياه وأغذية وقطع غيار ووقود علاوة على عمليات الصيانة والإصلاح وغير ذلك من خدمات من هذه الدول نجد : مالطه وقبرص وموانى إيطاليا واليونان ومعظم مواني حوض البحر المتوسط ، تعطل مئات الألوف من

العمال في تلك المواني وكانت خسارة إيطاليا – كما قدرها البعض – مليون جنيه استرليني يومياً ، أما انجلترا فبلغت الخسارة اليومية للشركات الملاحية بها ١٥٠ ألف جنيه استرليني .

وعلي جانبي البحر الأحمر وعلي امتداد شرقي أفريقيا تأثرت مواني عدن ومصوع وجدة ومقديشيو وممباسا ودار السلام وجيبوتي وبورسودان وحرمت هذه المواني من حركة المرور الكبيرة التي كانت تشهدها أيام تشغيل القناة . فميناء عدن مثلاً وصل الانخفاض في عدد السفن التي تعودت أن تصل إليه بعد إغلاق القناة إلى ٨٠٪ وبعد إيراد وصل إلى ٦٠ مليون دولار دفعتها السفن المارة ثمناً لوقود وتموين وخدمات انخفضت هذه الإيرادات إلى ٦ مليون دولار ، أما جيبوتي فوصل الانخفاض ٧٥٪ وفقد السودان نصف دخله من الرسوم التي كان يتقاضاها من السفن وارتفعت أسعار السلع المستوردة في كينيا وأوغنده بنسبة ٢٥٪ كما ارتفعت أسعار بعض المواد الخام نتيجة زيادة تكاليف النقل البحري كما تأثرت دول مثل الهند وباكستان من إغلاق القناة .

وبالنسبة لمصر كانت الخسارة كالآتي :

١ – إيرادات القناة خلال السنوات الثمانية التي أغلقت فيها والتي قدرت بحوالي ١١٠٨ مليون جنيه .
٢ – ٣٦٧ مايون جنيه تكاليف ثلاثة اربع مليون مواطن من منطقة القناة نتيجة توقف نشاطهم واستثماراتهم .
٣ – تدمير منشآت القناة ومواقع الإنتاج بمنطقة القناة والوحدات والمهمات العائمة .
٤ – تدمير محطات المياه والكهرباء والطرق والكباري والمباني .

ورغم هذه الخسارة التي أصابت العالم فقد قابلها جانب آخر من هذه المحنة الاقتصادية فبتحول التجارة إلى مسار آخر ، استفادت دول أخرى من هذا الوضع وتعتبر الولايات المتحدة وكندا من أول المنتفعين نتيجة إغلاق القناة . كما استفادت ليبيا والمغرب وتونس من زيادة صادراتها إلى أوروبا . واستفادت مواني جنوب وغرب افريقيا من تجارة الترانزيت مثل ميناء داكار الذي ازدادت حركة الملاحة فيه بنسبة ٥٠٪ ، وزادت إيرادات مواني جنوب افريقيا من ١٩ إلى ٧٨ مليون دولار . كما زادت حركة السفن بنسبة ٥٥٪ وزادت مبيعات الوقود ٤٤٪ وزادت إيرادات المواني بنسبة ٧٤٪ ، وازدهرت مواني مثل ممباسا في كينيا بزيادة نسبة السفن المارة به بنسبة ٤٠٪ كما زادت إيراداتها بنسبة ٨٠٪ نتيجة زيادة مبيعات الميناء من الوقود وتموين السفن .

عاشراً : أثر عودة الملاحة في قناة السويس (يونيو ١٩٧٥)
على النقل البحري والتجارة الدولية :

تطلبت عملية إعادة الملاحة في القناة إزالة مئات العقبات من المجرى الملاحى واستمرت هذه العملية ٢٠ شهراً تضافرت جهود الدول الكبرى بتكنولوجيتها المتقدمة وبمعاونتها المالية التي بلغت ١٢٠ مليون دولار ، فتم تفجير وإزالة أكثر من ١٠ر٠٠٠ لغم وحطام حوالي ٨٠ سفينة ووحدات غارقة ، وتم الإفراج عن ٧ سفن كانت محتجزة في البحيرات منذ عام ١٩٦٧ .

وكما سبق وأوضحنا يعتبر إعادة فتح قناة السويس مسألة حيوية بالنسبة لأوروبا التى يمثل النفط لها أهمية خاصة بسبب حاجتها المتزايدة منه . ومن أسباب هذه الزيادة تباطؤها فى إنشاء مصانع الطاقة النووية والانخفاض الثابت في إنتاج الفحم لتكاليفه المرتفعة علاوة على أن ٨٥٪ من واردات أوروبا النفطية مخصصة للصناعة وتدفئة المنازل بالإضافة إلى احتياجات أمريكا الشمالية من هذا النفط . ولذلك فإن سلامة قطاع الصناعة الأوروبى وتوسعه ارتبطت إلى حد كبير بوجود كميات كافية من النفط ذي سعر معقول .

وتأتي نسبة كبيرة من واردات أوروبا من البترول من منطقة الخليج العربى لقربه منها وانخفاض سعره كما تأتي نسبة أخرى أقل من شمال افريقيا (نيجيريا وليبيا والجزائر) أما بحر الشمال فيمثل نسبة ضئيلة من واردات أوروبا .

وعلى أية حال فقد شهدت قناة السويس متغيرات هائلة منذ عودتها للملاحة في يونيو ١٩٧٥ سواء من حيث عدد السفن العابرة ونوعياتها أو من حيث نوعيات البضائع المارة وحجمها .

تنقسم البضائع التي تمر في قناة السويس بصفة عامة إلى بضائع بترولية وأخرى غير بترولية وقبل إغلاق القناة (١٩٦٧) كانت المواد البترولية تمثل حوالي ٧٠٪ من إجمالي البضائع المارة في قناة السويس وما تبقى يمثل موارد غير بترولية وركاب وسفن حربية وغير ذلك .

وتوضح الإحصائية الآتية الاختلاف الهائل في الوضع ما قبل الإغلاق وما بعده خلال السنوات ١٩٦٦ - ١٩٨٦ :

تطور حركة نقل البترول عبر قناة السويس ١٩٦٩ - ١٩٨٦

السنة	كمية البترول في الاتجاهين (بالمليون طن)	إجمالي البضائع في الاتجاهين (بالمليون طن)	النسبة المئوية لكميات البترول بالمقارنة مع إجمالي البضائع
١٩٦٦	٦٧ر١٧٥	٢٥ر٢٧٤	٦٤٪
١٩٧٦	٨٢ر٣٣	٦٥ر١١٧	٧ر٢٨٪
١٩٧٧	٩٥ر٣٤	٦٩ر١٢٨	٢ر٢٧٪
١٩٧٨	١٨ر٣٣	٧٨ر١٤٩	٢٢٪
١٩٧٩	٢٥ر٣٦	٦٥ر١٦٠	٦ر٢٢٪
١٩٨٠	٤٧ر٤٢	٣٠ر٢٨١	١ر١٥٪
١٩٨١	٥٤٧٨	٥٤ر٣٤٧	٨ر١٥٪
١٩٨٢	٤٥ر٨٣	٥٤ر٣٦٣	٢٣٪
١٩٨٣	٢٣ر٩٨	٢٣ر٣٧٨	٢٦٪
١٩٨٤	٦٨ر٩٧	٠٤ر٣٧١	٢٦٪
١٩٨٥	٠٥ر٩٤	٥٧ر٣٥٢	٧ر٢٦٪
١٩٨٦ (النصف الأول)	٤٩ر٥٢	٤٤ر١٣٣	٣ر٣٩٪

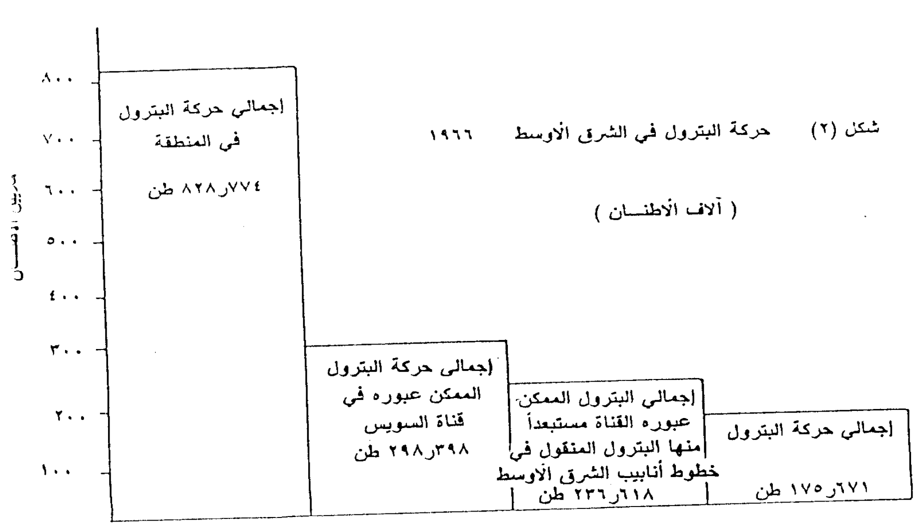
المصـــدر :

ومن هذه الاحصائية يتضح لنا الاختلاف الواضح في حركة البترول عبر قناة السويس في السنوات السابقة على إغلاق القناة سنة ١٩٦٦ مثلاً كانت النسبة ٦٤٪ - تراجعت في عام ١٩٧٦ إلى ٧ر٢٨٪ وأخذت تتناقص هذه النسبة عاماً بعد عام ولكن في عام ١٩٨٢ وما بعدها أخذت تتزايد النسبة نتيجة تنفيذ المرحلة الأولى من تطوير قناة السويس في نهاية عام ١٩٨٠ .

وإجمالي كميات البترول ومشتقاته التى تعبر القناة سنوياً لم تبلغ بعد إجمالي كميات البترول ومشتقاته العابرة في القناة قبل إغلاقها سنة ١٩٦٦ والتي بلغت ١٧٦ مليون طن وهذا يرجع إلى المتغيرات الدولية إزاء مشكلة الطاقة ووجود طرق بديلة منافسة للقناة مثل الناقلات العملاقة والتي لا تستطيع عبور القناة وخطوط أنابيب نقل بترول الشرق الأوسط إلى سواحل البحر المتوسط .

(١) نشرات هيئة قناة السويس السنوية (١٩٦٦ - ١٩٨٥) والنشرة الشهرية الخاصة بشهر يونيو ١٩٨٦ متضمنة البيانات خلال الأشهر الستة الأولى من عام ١٩٨٦ .

وتوضح الاحصائية التالية حركة البترول في منطقة الشرق الأوسط خلال الفترة من عام ١٩٦٦ - أى قبل إغلاق القناة .



وبمتابعة حركة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ في الفترة من يناير ١٩٧٦ إلى يونيه ١٩٧٧ نتعرف على العديد من الملامح والخطوط الهامة - ليس فقط بالنسبة للحجم بل أيضاً بالنسبة لحركة البترول عبر قناة السويس منذ افتتاحها للملاحة عام ١٩٧٥ .

وبالأرقام الخاصة بحركة البترول في القناة عام ١٩٦٦ نخرج من المقارنة بنتائج هامة :

(أ) في العامين ١٩٦٦ ، ١٩٧٧ نجد أن حركة نقل البترول عبر قناة السويس من الجنوب إلى الشمال أكبر منها بالنسبة للبترول المنقول من الشمال إلى الجنوب .

وفي عام ١٩٦٦ بلغت النسبة بين البترول المتجه شمالاً والبترول المتجه جنوباً ٥٩ : ٤١٪ . أما في عامي ١٩٧٦ و ١٩٧٧ فنجد أن معظم النسبة ٥٪ تتجه شمالاً .

(١) - DREWRY : OP. CIT. P. 6

... الحمولة الصافية للسفن المحمله بالبترول المتجه جنوبا ٨ر٩ مليون طن حمولة صافية خاصة بقناة السويس بينما حمولة السفن المحملة بالبترول والمتجهة شمالاً بلغت ٦ر٤٥ مليون طن حمولة صافية لقناة السويس .

أما بالنسبة لحركة البضائع من الشمال إلى الجنوب(١) فقد احتلت كميات البترول العابرة للقناة في اتجاه الجنوب مركز الصدارة بالنسبة للبضائع العابرة للقناة في نفس الاتجاه حتى عام ١٩٨٣ . وفي عام ١٩٨٤ تراجعت المواد البترولية إلى المركز الثالث ٠٦ر١١ مليون طن . وفي عام ١٩٨٥ جاءت الثانية في الترتيب بكمية قدرها ٣٠ر١٢ مليون طن بزيادة ٢٤ر١ مليون طن عن العام السابق(١).

وتأتي الدول الستة المصدرة للمواد البترولية مثل الكيروسين والبترول الخام والسولار والديزل والمازوت والبنزين والنافتا ، كالآتي :

الاتحاد السوفيتي - تركيا - ايطاليا - رومانيا - اليونان - ليبيا .

أما بالنسبة لحركة المواد البترولية المتجهة من الجنوب إلى الشمال فتأتي على رأس البضائع المارة في القناة حيث بلغ إجمالي البضائع المتجهة شمالاً ٩ر١٥١ مليون طن تمثل المواد البترولية منها ٧٩ر٨١ مليون طن أى أن ٩ر٥٣٪ من البضائع المتجهة شمالاً تمثل مواد بترولية .

هذا ويمكن تقسيم العالم من حيث استهلاك البترول إلى أربع مناطق رئيسية :أوروبا الغربية - أمريكا الشمالية - اليابان - دول الكتلة الشرقية . وتعتبر أوروبا الغربية أهم المناطق المستهلكة للبترول بالنسبة لقناة السويس تليها أمريكا الشمالية ، وتستورد هاتان المنطقتان حوالي ٦٠٪ من إجمالي البترول المصدر من الخليج العربي . أما اليابان فلا تؤثر تأثيراً مباشراً على قناة السويس وكذلك دول الكتلة الشرقية لاكتفائها ذاتياً في الطاقة تقريباً .

وتوضح الاحصائيات(٣) أن توزيع البترول المار في قناة السويس قادماً من الخليج العربي (١٩٦٦) كان على النحو التالي :

٥٠ ٪ اتجه إلى دول شمال وغرب أوروبا
٣٢ ٪ اتجه إلى دول جنوب أوروبا والبحر المتوسط
٥ ٪ اتجه إلى دول أمريكا الشمالية
١٣ ٪ اتجه إلى دول أخرى

(١) راجع الجدول رقم (١٨) الموضح لحركة البترول المتجه شمالاً والمتجه جنوباً .
(٢) المرجع السابق .
(٣) النشرة السنوية لقناة السويس .

أما في عام ١٩٨٥ فبلغت كمية البترول المصدرة من الخليج العربي إلى أوربا وأمريكا عبر قناة السويس ٣٠ر٥٠ مليون طن كان توزيعها كالآتي :

٢ر٦٣ ٪ اتجه إلى جنوب وشرق أوربا
٦ر٢١ ٪ اتجه إلى شمال وغرب أوربا
٢ر٨ ٪ اتجه إلى دول أمريكا
٥ر٦ ٪ اتجه إلى دول أفريقيا
٥ر ٪ اتجه إلى دول أخرى(١)

ويوضح الجدول الآتي حركة البترول الخام والمنتجات البترولية للقناة في الاتجاهين .

(١) نشرة قناة السويس السنوية لعام ١٩٨٥ .

جدول رقم (١٨)

الف طن متر

	١٩٨٠		١٩٨١		١٩٨٢		١٩٨٣		١٩٨٤	
	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
المتجه شمالاً	٩٧٥٥	٩٣٢٢	٩١٧٣	١٦٤٥١	٢١٨٨٦	٢٧١٨٨	٢٨٥٦٨	٣٥١٨٥	٣٤٢٤٤	٣٠٠٠٤
المتجه جنوباً	١٠٦٠	١٤٨١	٢٣٥٠	١٩١٩	٣٠٥٨	٣٢٩٥	١٤٢٣	١٤٠٨	٧٢٩	١٢٩٣
إجمالى	١٠٨١٥	١٠٨٠٣	١١٥٢٣	١٨٣٧٠	٢٤٩٤٤	٣٠٤٨٣	٢٩١٩١	٣٦٥٩٣	٣٤٩٧٣	٣١٢٩٧
المتجه شمالاً	٤٣٦٣	٥٠٣٤	٥٧٤٢	٥٢٠٠	٧٠١١	٧٠٥٤	٦٩٢٥	١٠٥٤٥	٨٩٦٧	١٣٤١٣
المتجه جنوباً	٥٤٧٠	٥٩٨٣	٦١٦١	٧٧٨١	٦٧٩٠	٧١٦٩	٨٠٦١	٦١١٨	٥٠٤٣	٣٩٩١
إجمالى	٩٨٣٣	١١٠١٧	١١٩٠٣	١٢٩٨١	١٣٨٠١	١٤٢٢٣	١٤٩٨٦	١٦٦٦٣	١٤٠١٠	١٧٤٠٤
المتجه شمالاً	١٤١١٨	١٤٣٥٦	١٤٩١٥	٢١٦٥١	٢٨٨٩٧	٣٤٢٤٢	٣٥٤٩٣	٤٥٧٣٠	٤٣٢١١	٤٣٤١٧
المتجه جنوباً	٦٥٣٠	٧٤٦٤	٨٥١١	٩٧٠٠	٩٨٤٨	١٠٤٦٤	٩٤٨٤	٧٥٢٦	٥٧٧٢	٥٢٨٤
إجمالى	٢٠٫٦٤٨	٢١٫٨٢٠	٢٣٫٤٢٦	٣١٣٥١	٣٨٧٤٥	٤٤٧٠٦	٤٤٩٧٧	٥٣٢٥٦	٤٨٩٨٣	٤٨٧٠١

أهم مناطق شحن وتفريغ البترول المتجه شمالاً

أولا : البترول الخام

جدول رقم (٩) الف طن مترى

من				إلى			
البلد	١٩٨٢	١٩٨٣	١٩٨٤	البلد	١٩٨٢	١٩٨٣	١٩٨٤
مصر	١٦٠١٠	٢١٠٥٠	٢٣١٥٧	إيطاليا	١٥٨٥٣	١٨٩١٩	١٣٣٥٨
سعودية	١٤٢٦٢	١٧٩٢٥	١٣٧٩٨	شمال غرب أوربا	٣٩٠٣	٥٩٧٢	٧٢٥٥
إيران	١٣١٤٥	١٦٣٩٤	١٢٧٢١	اسبانيا	١٩١٦	٥٩٦٢	٦٤٧٧
الامارات	٩٨٩	٣٢٣٧	٤٥٦٤	فرنسا	٢٨٢٥	٤٥٠٢	٦٣٣٢
				تركيا	٤٣١٥	٦٢١٥	٥٩٥٩
				الولايات المتحدة	٢٠٨٣	٣٢٦٠	٥٠٧١
				سوريا	٤٠٢٤	٥٣٥٠	٤٤٤١
إجمالي دول الخليج	٢٩٤٢٤	٤٠٥٧٦	٣٦٠٤١				
إجمالي	٤٩٠٧٤	٦٣٧٥٣	٦٤٢٤٨	الاجمالي	٤٩٠٧٤	٦٣٧٥٣	٦٤٢٤٨

ثانياً : المنتجات البترولية

جدول رقم (٢٠)

البلد	١٩٨٢	١٩٨٣	١٩٨٤	البلد	١٩٨٢	١٩٨٣	١٩٨٤
الكويت	٤١٦٤	٨٥٢٧	٧٩٣٨	ايطاليا	٣٣٨١	٧٢٦١	٧٩٠١
السعودية	٤٥٤٨	٣٧٧٠	٥٩٧٠	شمال غرب أوربا	٣٠٧٨	٤٣٤١	٥٠٧٦
الامارات	٦٦٨	٧٩٢	٢٣٦١	الولايات المتحدة	١٦٥٠	١٧٩٥	٣٧٥٤
شرق افريقيا	١٥٤٩	١١٤٦	١٣٠٨				
البحر الأحمر	٢٦٠	٤٠٧	١٠٧٨				
إجمالي دول الخليج	١٠٣٣٧	١٤٣٨٧	١٨٣١٣				
الإجمالي	١٤٠٦٥	١٧٤٧٠	٢٢٣٨٠	الإجمالي	١٤٠٦٥	١٧٤٧٠	٢١٣٨٠

حركة البضائع غير البترولية في قناة السويس :

عبرت قناة السويس خلال عام ١٩٨٥ من خلال الاتجاهين ٢٥ر٨ مليون طن من البضائع المختلفة (غير البترولية) وذلك مقابل ٢٧ر٣ مليون طن عام ١٩٨٤ بنقص قدره ١ر٥ مليون طن .

ويوضح الجدول الآتي نوعية البضائع الأخرى غير البترولية :

جـــدول رقـم (٢١)

نوع البضاعــة	الكمية بالمليون طن
١ – البترول ومشتقاته	١٢ر٣
٢ – الأســـــمنت	٥ر٥
٣ – أسمدة معدنية وكيميائية	١٢ر٨
٤ – فحومــــــات	٣ر–
٥ – مهمات سكك حديدية	٠٦ر–
٦ – معـــادن مصنـــوع	٩ر٨
٧ – عجينة الخشب والورق	٦ر–
٨ – الملـــــح	٠٢ر–
٩ – الحبوب ومشتقاتهـــا	٨ر٨
١٠ – أخــــــرى	٥ر٥٥
الإجمــــــالي	٥ر٧ مليون طن

أما البضائع – غير البترولية – المتجهة شمالاً خلال عام ١٩٨٥ فتوزيعها كالآتي :

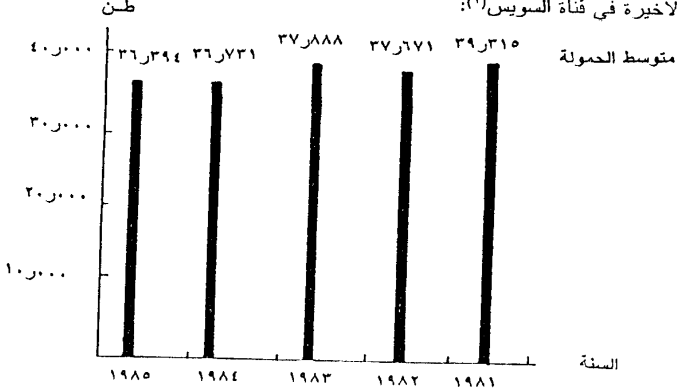
نوع البضاعة	الكمية بالمليون طن
١ – البترول ومشتقاته	٨١ر٨
٢ – الحبـــوب	٣ر٥
٣ – المعادن وخاماتهـــا	١١ر٣
٤ – النباتات الزيتية	٢ر−
٥ – خامـات النسـيج	−ر٥
٦ – مواد أخـــرى	٥٢ر٨
الإجمـــــالي	١٥١ر٩

أحد عشر : حركة الأسطول التجاري العالمي في قناة السويس :

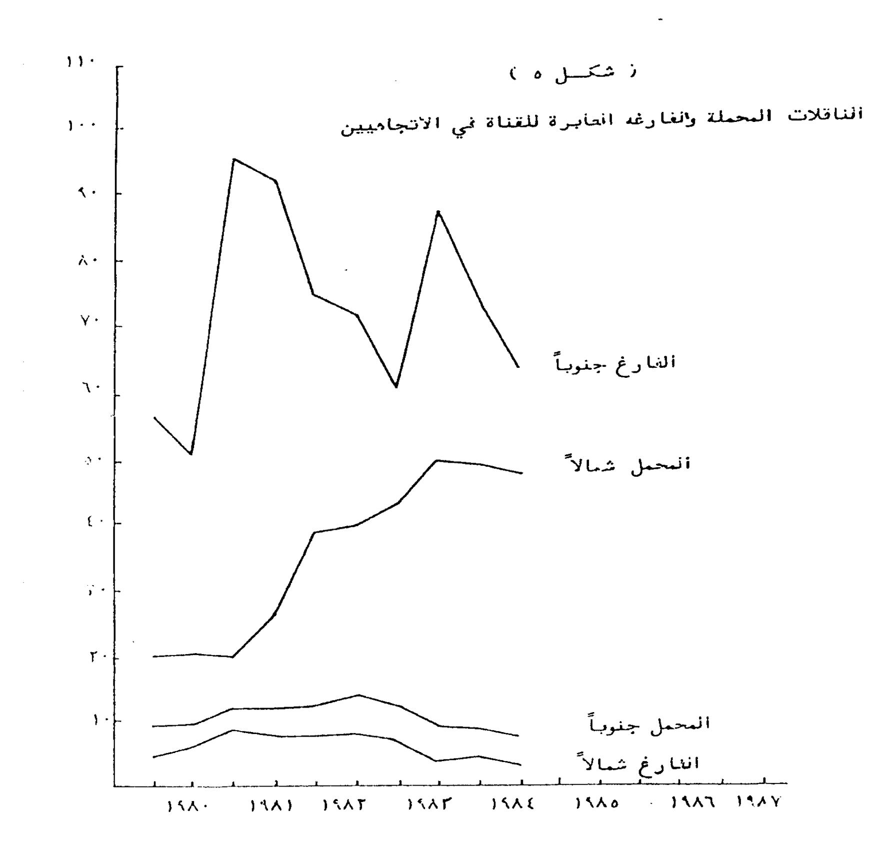
ناقـــلات البـــترول :

عبرت قناة السويس خلال عام ١٩٨٥ – ٣٣٧٤ ناقلة بترول مقابل ٣٥٧٦ ناقلة فى عام ١٩٨٤ بنقص قدره ٢٠٢ ناقلة بنسبة ٥ر٦٪ وكذلك بلغت الحمولة الصافية للناقلات نقصاً قدره ٨ر٥ مليون طن يعادل ٦ر٥٪ فقد بلغت الحمولة الصافية للناقلات خلال عام ١٩٨٥ (١٢٢ر٨ مليون طن) مقابل (١٣١ر٣ مليون طن) في عام ٩٨٤ .

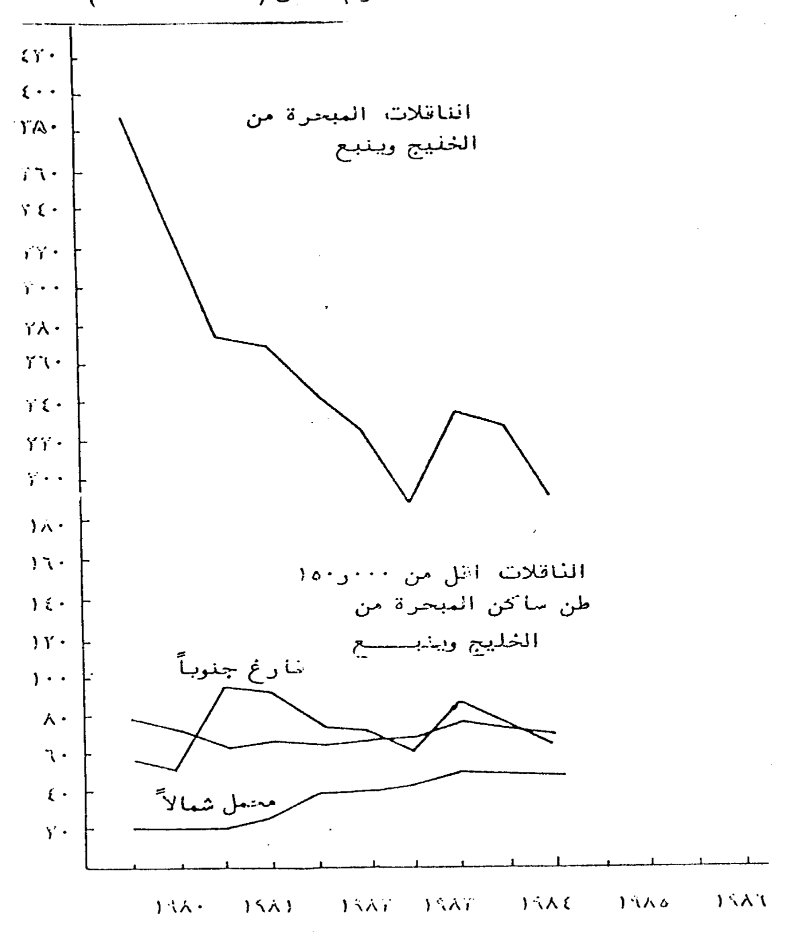
ويوضح الرسم البيانى التالي متوسط الحمولة الصافية للناقلة سنوياً خلال السنوات الخمس الأخيرة في قناة السويس[1]:



ويوضح الشكل (٥) الناقلات المحملة والفارغة العابرة للقناة في الاتجاهين خلال الأعوام ١٩٨٠ إلى ١٩٨٤ .



اما الشكل رقم (٦) فيوضح تطور أحجام الناقلات المبحرة من الخليج العربى وتبع الناقلات العابرة للقناة حسب حمولاتها خلال الأعوام الخمس (١٩٨٠ - ١٩٨٤) .



- ويوضح الجدول الآتي أعداد وحمولات الناقلات التي عبرت القناة خلال السنوات ١٩٨٠ / ١٩٨٥

جـدول رقـم (٢٢)

السنة	عدد الناقلات المحملة المتجهة شمالاً	عدد الناقلات المحملة المتجهة جنوباً	عدد الناقلات الفارغة المتجهة شمالاً	عدد الناقلات الفارغة المتجهة جنوباً	إجمـــالى عدد الناقلات	إجمـــالى الحمولة الساكنة (ألف طن)
١٩٨٠	٨٥٤	٧١٧	٤٢٨	٩٢٢	٢٩٢١	١٧٨ر٢
١٩٨١	٩٢٣	٨٠٦	٥٤١	١١٦٨	٣٤٣٨	٢٧٤ر-
١٩٨٢	١١٦٢	٨٦٢	٤٦٥	١٠٥٩	٣٥٤٨	٢٦٧ر٣
١٩٨٣	١٢٤٦	٨٣٤	٤٣٠	١٠١٢	٣٦٠٢	٢٧٣ر-
١٩٨٤	١٣٤٠	٧٠٤	٣٤٩	١١٨٣	٣٥٧٦	٢٥٩ر٨
١٩٨٥	١٣٥١	٦٧٣	٣٦٥	١٠٨٥	٣٣٧٤	

المصـــدر : نشرات هيئة قناة السويس السنوية ١٩٨٠ - ١٩٨٥ .

وذلك الدراسات أن أسباب حدوث الانخفاض أو الزيادة في حمولات ناقلات البترول العابرة للقناة يرجع إلى أن الزيادة أو النقص في حمولات الناقلات المبحرة من الخليج العربي وينبع هي السبب الرئيسي في الزيادة أو النقص الذي يحدث في حمولات الناقلات العابرة للقناة .

السفن الأخرى خلاف ناقلات البترول :

تأثرت حركة السفن – خلاف ناقلات البترول العابرة في القناة عام ١٩٨٥ – تأثراً كبيراً بانخفاض حركة السفن ناقلات البضائع الصب وسفن البضائع العامة التقليدية التي تمثل الحمولة الصافية لهما ٨ر٤٦٪ من مجموع الحمولة الصافية[١] للسفن خلال الناقلات كما تظهر من الجدول التالي :

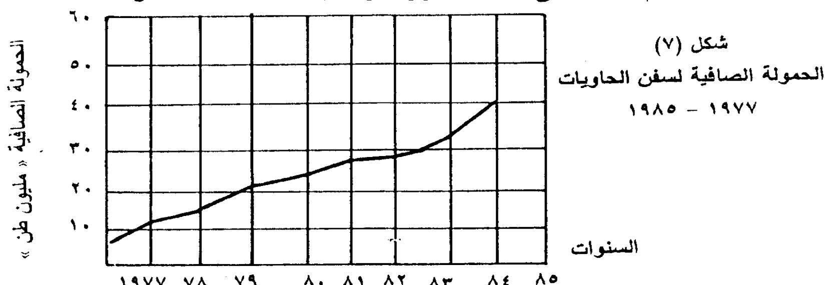
جـدول رقـم (٢٣)

أنواع السفن	عددهـا	الحمولة الصافية (ألف طن)	النسبة ٪
الناقلات المشتركة	٣٩٤	١٨٩٦٦	٣ر٨ ٪
البضائع الجافة (صب)	٣٠٥٨	٥٦٣٦٤	٥ر٢٤ ٪
الحاويـــات	٢٥٨٢	٥٤٧٩٩	٩ر٢٣ ٪
البضـائع العامـــة	٧٢٢٤	٥١٠٩٠	٢ر٢٢ ٪
حامـلات الجرارات	١٢٩٩	٢٠٩٢١	١ر٩ ٪
حامـلات السيارات	٥٤١	١٩٣٠٨	٤ر٨ ٪
حامـلات الصـالات	١١٦	٣١٨٩	٤ر١ ٪
سـفن الركـاب	٦٦	٧٧٥	٣ر– ٪
سـفن حربيـة	١٢٧	٧٠٢	٣ر- ٪
سـفن أخـرى	١٠١٠	٣٦٧١	٦ر١ ٪
المجمـــوع	١٦٤١٧	٧٨٥ر٢٢٩	١٠٠٪

(١) وتمثل هذه الحمولة ٦٥٪ من إجمالي الحمولات المارة فى قناة السويس ، ١٨٧٪ من إجمالي حمولة ناقلات البترول .

أوضحنا في البيان السابق الدور المتعاظم لحركة مرور سفن الحاويات في قناة السويس فمنذ عودة الملاحة في قناة السويس ١٩٧٥ وسفن الحاويات في تزايد مستمر عاماً بعد عام . فهي إحدى ثورات العصر الحديث في عمليات النقل البحري .

ويوضح الرسم البياني التالي حركة الملاحة المتزايدة في قناة السويس لهذا النوع من السفن ، ونجد أن مجموع الحمولة الصافية لسفن الحاويات عام ١٩٧٧ بلغت ٦ر٢١ مليون طن وتمثل ٨ر١٤٪ من مجموع الحمولة الصافية للسفن خلاف الناقلات ، ارتفعت هذه الحمولة عام ١٩٨٥ إلى ٨ر٥٤ مليون طن بحيث أصبحت تمثل ٨ر٢٣٪ .



شكل (٧)
الحمولة الصافية لسفن الحاويات
١٩٧٧ - ١٩٨٥

وبلغت الزيادة التي سجلتها الحمولة الصافية لسفن الحاويات بين عامي ١٩٧٧ و ١٩٨٥ ما تكراره ٤ر٣٣ مليون طن تمثل ٧ر١٥٣٪ . كما بلغت هذه الزيادة بين عامي ١٩٨٤ و ١٩٨٥ - ٩ر٥ مليون طن تمثل ١ر١٢٪ .

ويوضح الجدول التالي حركة سفن الحاويات في قناة السويس خلال عامي ٨٤ و ١٩٨٥ :

جـدول رقـم (٢٤)

	العـــــدد			العـــــدد		
	١٩٨٤	١٩٨٥	الفـرق	١٩٨٤	١٩٨٥	الفـرق
محمـلة	٢٠٤١	٢٣٣٥	+ ٢٩٤	٤٥٩٠٣	٥٢٠٩٠	+ ٦١٨٧
فارغـة	٢٥٨	٢٤٧	- ١١	٢٩٨٤	٢٧٠٩	- ٢٧٥
المجمـوع	٢٢٩٩	٢٥٨٢	+ ٢٨٣	٤٨٨٨٧	٥٤٧٩٩	٥٩١٢

المصـــدر : نشرة هيئة قناة السويس السنوية لعام ١٩٨٥ .

١ - أوروبا - الشرق الأقصى
٢ - أوروبا - الشرق الأوسط
٣ - أمريكا الشمالية - الشرق الأوسط
٤ - أوروبا - جنوب آسيا
٥ - أوروبا - استراليا
٦ - أوروبا - شرق أفريقيا
٧ - أمريكا الشمالية - الشرق الأقصى
٨ - حول العالم

ويتم تصنيف السفن العاملة وفقاً للموانى البينية التي تقف عليها شمال وجنوب القناة كالآتي :

(أ) **خط افرجرين EVER GREEN LINE F.C.** : ويعمل حول العالم من الشرق الأقصى إلى أوروبا فالولايات المتحدة الأمريكية إلى الشرق الأقصى وبالعكس ، واعتبر ضمن الخطوط العاملة بين أوروبا - الشرق الأقصى ، ويعبر القناة في الاتجاهين . ويعتبر أكبر خط ملاحي يستخدم سفن الحاويات في العالم .

(ب) **خط الولايات المتحدة UNITED STATES LINE** : ويعمل حول العالم من الولايات المتحدة الأمريكية إلى أوروبا والشرق الأوسط إلى الشرق الأقصى فالولايات المتحدة . ويعبر قناة السويس في اتجاه واحد فقط من الشمال .

(ج) **خط باربربلوسي BARBER BLUE SEA – RORO** : ويعمل حول العالم من الولايات المتحدة الأمريكية إلى البحر المتوسط والشرق الأوسط إلى الشرق الأقصى باستراليا ثم إلى الولايات المتحدة . ويعبر قناة السويس في اتجاه واحد فقط ، من الشمال .

(د) **خط ترانس باسيفيك TRANS PACIFIC. F.C.** : ويعمل حول العالم من الشرق الأقصى إلى الولايات المتحدة - إلى الشرق الأقصى . وهو الخط الوحيد الذي لا يقف في موانى بينية خلال رحلته حول العالم ، ويعبر القناة في اتجاه واحد فقط من الشمال .

وتأتي سفن الحاويات في مقدمة السفن النمطية العابرة للقناة ، حيث بلغت الحمولة الصافية[1] لها حوالي ٩ر١٣ مليون طن صافي تمثل ٨ر٧٣٪ من إجمالي الحمولة الصافية للسفن النمطية العابرة . وتأتي سفن الدحرجة في المرتبة الثانية من حيث الأهمية للسفن النمطية العابرة القناة ، حيث بلغت الحمولة الصافية لها ٣ر٤ مليون طن تمثل ٧ر٢٢٪ من إجمالي الحمولة الصافية للسفن النمطية العابرة في القناة . وتأتي حاملات الصنادل في المرتبة الثالثة وحمولتها الصافية ٦٥٧ ألف طن تمثل ٥ر٣٪ من إجمالي

(١) الأرقام الواردة هنا في الربع الأخير من عام ١٩٨٥ .

الحمولة الصافية للسفن النمطية . والتي تشمل سفن الحاويات والجرارات وحاملات الصالات وتعمل على خطوط ملاحية منتظمة ، وبالتالي فهي تعبر القناة بصفة دورية . ويعتبر الطريق بين أوروبا والشرق الأقصى أهم الطرق الملاحية العاملة عليها السفن النمطية والعابرة للقناة .

أما الطريق بين أوروبا والشرق الأوسط يعتبر أهم الطرق الملاحية التي تعمل عليها حاملات الجرارات . والطريق الملاحي بين أوربا وجنوب آسيا أهم الطرق الملاحية التي تعمل عليها حاملات الصنادل . وقد شهد عام ١٩٨٥ ظهور الجيل الرابع من سفن الحاويات التي تزيد حمولة السفينة على ٤٠٠٠ حاوية ، وتتبع هذه السفن الخط الملاحي وتزيد الحمولة الصافية للسفينة عن ٥٦ ألف طن صافي .

كذلك أخذت سفن حاملات السيارات تبرز كمنافس قوي لحاملات الجرارات على الطريق الملاحي بين أوروبا والشرق الأقصى ، مما دفع بفئات النولون لحاملات الجرارات إلى أدنى مستوى لها وساعد على سرعة التحول من حاملات الجرارات إلى سفن الحاويات على هذا الطريق .

سفن حاملات السيارات CAR CARRIERS :

بدراسة حركة سفن حاملات السيارات في قناة السويس خلال النصف الأخير من عام ١٩٨٥ نجد دخول هذا النوع من السفن – والعاملة على الطريق بين أوروبا واليابان كمنافس لسفن الدحرجة العاملة على الطريق بين أوربا والشرق الأوسط . ووجد أن تصميم حاملات السيارات الحديثة أخذ في اعتباره إمكانية حمل أى نوع من أنواع البضاعة ، طالما أنها تتحرك بطريق الدحرجة ، بالإضافة إلى قدرة هذه السفن على نقل الحاويات .

وتنحصر عملية نقل السيارات في العالم في عدد محدود من الشركات المتخصصة في هذا المجال لما تتطلبه من تعاون وثيق بين مصانع إنتاج السيارات والشركات الناقلة وموانىء الاستقبال . وتقوم هذه الشركات بتشغيل عدد كبير من حاملات السيارات على طرق التجارة الرئيسية ، وأهم هذه الشركات وأكبرها هي الشركات اليابانية تليها الشركات الأوروبية . كذلك نجد بعض الشركات المنتجة للسيارات تمتلك أسطول خاص بها لنقل سياراتها .

وأهم الطرق الملاحية العاملة عليها ناقلات السيارات عبر القناة هي :

١ – اليابان – شمال غرب أوربا
٢ – اليابان – البحر المتوسط
٣ – أوروبا – الشرق الأوسط
٤ – أوروبا – الشرق الأقصى
٥ – الولايات المتحدة – الشرق الأوسط
٦ – أوروبا – استراليا

ويمكن تحليل حركة الملاحة لسفن ناقلات السيارات على النحو الآتي :

عبرت قناة السويس خلال عام ١٩٨٥ – ٥٤١ سفينة من هذا النوع بلغت حمولتها الصافية ٣ر١٩ مليون طن وبذلك تمثل ٤ر٨٪ من مجموع حمولات السفن الأخرى خلاف الناقلات التي عبرت القناة ١٩٨٥ . ويلاحظ أن حركة حاملات السيارات في القناة تأخذ الاتجاهين : شمالاً وجنوباً وتتأثر أعداد وحمولات سفن السيارات – العابرة للقناة – بالسياسات المتبعة في كل من الدول المصدرة والمستوردة للسيارات .

وهناك اتجاه جديد للتوسع في عمليات تجميع السيارات في الدول المستوردة ، وهذا بدوره سيؤثر على شكل اسطول حاملات السيارات من حيث زيادة قدرته على حمل الحاويات .

سفن حاملات الصنادل LASH :

بلغت أعداد سفن الصنادل التي عبرت قناة السويس خلال عام ١٩٨٥ – ١١٦ سفينة بلغ إجمالي حمولاتها الصافية ٢ر٣ مليون طن .

ســـفن الركـــاب :

عبرت القناة خلال عام ١٩٨٥ – ٦٦ سفينة ركاب ، بلغ إجمالي حمولاتها الصافية ٠٠٠ر٧٧٥ طن .

جنسيات السفن المستخدمة لقناة السويس :

وبلغت جنسيات السفن التي عبرت القناة خلال عام ١٩٨٥ – ٩١ جنسية مختلفة وهو نفس عدد الجنسيات التي عبرت القناة خلال عام ١٩٨٤ وفيما يلي ترتيب الجنسيات العشرين الأولى طبقاً لمجموع الحمولة الصافية لكل جنسية .

عـــام ١٩٨٤

ترتيب الدول	الجنســـية	عدد السفن	الحمولة الصافية (مليون طن)	نسبة الحمولة الصافية إلى المجموع ٪
١	ليبريـــا	١٦٧٦	٤٣ر٥	١١ر٧ ٪
٢	اليونـــان	٢٠٣٠	٣٩ر٢	١٠ر٦ ٪
٣	بانامـــا	٢٢٠٦	١٨ر٤	٧ر٧ ٪
٤	روســـيا	٢١٨٩	٢٢ر-	٥ر٩ ٪
٥	انجلـــترا	٧٣٠	١٩ر٧	٥ر٣ ٪
٦	اليابـــان	٧٣٢	١٧ر٣	٤ر٧ ٪
٧	النرويـــج	٤٨٧	١٧ر-	٤ر٦ ٪
٨	اسـبانيا	٢٧٧	١٢ر٧	٣ر٤ ٪
٩	فرنســـا	٤٦٩	١٠ر٦	٢ر٩ ٪
١٠	المانيا الاتحادية	٨١٠	١٠ر-	٢ر٧ ٪
١١	الصـــين	٨٣٦	٩ر٦	٢ر٦ ٪
١٢	الســعودية	٦٣١	٩ر٤	٢ر٥ ٪
١٣	الســويد	٢٦١	٩ر٣	٢ر٥ ٪
١٤	ايطاليـــا	٤٥٦	٨ر٧	٢ر٤ ٪
١٥	سنغافـــوره	٥٣١	٨ر٧	٢ر٣ ٪
١٦	تركيـــا	٢٨٣	٨ر٤	٢ر٣ ٪
١٧	الكـــويت	٢٥٩	٨ر٣	٢ر٢ ٪
١٨	رومانيـــا	٤٣٠	٧ر٤	٢ ٪
١٩	قـــبرص	٥٤٥	٧ر٤	٢ ٪
٢٠	هولنـــدا	٥٠٠	٦ر٨	١ر٨ ٪
٢١	دول أخـــرى	٥٢٢٣	٦٦ر٥٠	١٧ر٩ ٪
	المجمـــــوع	٢١٣٦١	٣٧١ر٠	١٠٠ ٪

المصـــدر : نشرات هيئة قناة السويس السنوية ١٩٨٤ و ١٩٨٥ والنشرة الشهرية يونيه ١٩٨٦ .

خــلال عـــام ١٩٨٥

ترتيب الدول	الجنســـــية	عدد السفن	الحمولة الصافية (مليون طن)	نسبة الحمولة الصافية إلى المجموع ٪
١	ليبريـــا	١٢٤٥	٣٨ر٩	١١٪
٢	اليونـــان	١٦٦٢	٣٤ر٣	٩ر٩ ٪
٣	باناهـــا	٢٠٧٩	٣٠ر٦	٨ر٧ ٪
٤	روســـــيا	٢١٧٢	٢٢ر٨	٦ر٥ ٪
٥	انجلـــترا	٧٢١	١٩ر٨	٥ر٦ ٪
٦	اليابـــان	٥٦٢	١٤ر٣	٤ر- ٪
٧	النرويـــج	٤٠٥	١٣ر٩	٤ ٪
٨	المانيا الاتحادية	٨٢٥	١١ر٣	٣ر٣ ٪
٩	الصــــين	٩٠٥	١١ر٢	٣ر٢ ٪
١٠	الكـــويت	٢٧٢	١٠ر٤	٣ ٪
١١	ايطاليـــا	٤٩٢	٩ر٧	٢ر٧ ٪
١٢	فرنســـا	٤١٤	٨ر٨	٢ر٥ ٪
١٣	قـــبرص	٦٢٥	٨ر٤	٢ر٤ ٪
١٤	سنغافـــوره	٤٦٠	٨ر١	٢ر٣ ٪
١٥	تركيـــا	٢٨٨	٧ر٩	٢ر٢ ٪
١٦	رومانيـــا	٣٤٠	٧ر٨	٢ر٢ ٪
١٧	الهنـــد	٥٥١	٧ر٧	٢ر٢ ٪
١٨	الدانمـــرك	٤٧٤	٦ر٩	١ر٩ ٪
١٩	الســـويد	١٧٥	٦ر٦	١ر٩ ٪
٢٠	هولنـــدا	٤٤١	٦ر٢	١ر٨ ٪
٢١	دول أخـــرى	٤٦٨٠	٦٦ر٣	١٨ر٨٪
	المجمـــــوع	١٩٧٩١	٣٥٢ر٦	١٠٠٪

المصـــدر : نشرات هيئة قناة السويس السنوية ١٩٨٤ و ١٩٨٥ والنشرة الشهرية يونيه ١٩٨٦ .

ترتيب جنسيات الدول العشرين الأولى المستخدمة للقناة مرتبة حسب الحمولة الصافية

خـــلال النصـــف الأول لعــــام ١٩٨٦

جـــدول رقــم (٢٦)

الترتيب الجنسية	عدد السفن	الحمولة الصافية (مليون طن)	نسبة الحمولة الصافية إلى المجموع	الترتيب الجنسية	عدد السفن	الحمولة الصافية (مليون طن)	نسبة الحمولة الصافية إلى المجموع
١ ليبريـــا	٦١٣	٥ر٢١	٧ر١١	١١ ايطاليـــا	٢٤٢	١ر٥	٨ر
٢ اليونـــان	٦٥١	٣ر١٧	٤ر٩	١٢ الكويـــت	١٠٩	٥ر٤	٤ر
٣ بانامـــا	٩٧٣	٢ر١٦	٨ر٨	١٣ بانامـــا	٢٨٣	٣ر٤	٣ر
٤ روســـيا	١١٣٥	٦ر١٢	٩ر٦	١٤ روســـيا	٢٢٩	٣ر٤	٣ر
٥ انجـــلترا	٣٤٠	-ر١٠	٤ر٥	١٥ انجـــلترا	٢٧٦	٧ر٣	٢ر
٦ اليابـــان	٣٢٢	٩ر٨	٨ر٤	١٦ اليابـــان	١٤٩	٥ر٣	٩ر
٧ النرويـــج	١٨٣	٨ر٦	٧ر٣	١٧ النرويـــج	١٦٩	٤ر٣	٨ر
٨ الصـــين	٥٠٧	٣ر٦	٤ر٣	١٨ الصـــين	١٦٧	٤ر٣	٨ر
٩ المانيا الغربيـــة	٤٥٠	٨ر٥	٣٨٢	١٩ المانيا الغربيـــة	١٧٢	-ر٣	٦ر
١٠ أســـبانيـــا	٩٨	١ر٥	٨ر٢	٢٠ أســـبانيـــا	١٩٤	٩ر٢	٦ر
المجمـــــوع				٥ر٧٧٪	٢ر٧٢٦	٦ر١٤٨	٨ر٠٠

إجمالي السفن العابرة للقناة خلال النصف الأول من عام ١٩٨٦ بلغت ٩٣٧١ سفينة إجمالي حمولاتها الصافية ٩ر١٨٣ مليون طن بزيادة قدرها ٦ر١١ مليون طن عن النصف الأول لعام ١٩٨٥.

اثنا عشر : مشروعات تطوير قناة السويس
وأثرها على التجارة العالمية والأسطول العالمي :

تم تطوير المجرى الملاحي لقناة السويس على النحو الآتي :

الفترة من عام ١٨٦٩ -- ١٩٥٦ :

بعد افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية (١٨٦٩) كان عمق المجرى الملاحي ثمانية أمتار وعرضه عند القاع ٢٢ متراً ومساحة القطاع المائي ٣٠٤ متر مربع كما كان متوسط الحمولة الكلية للسفن العابرة في قناة السويس ١٧٠٠ طن وحمولة أكبر سفينة مرت فيها ٤٤٠٠ طن .

وبعد التطور في بناء السفن وزيادة أبعادها وأحجامها وتطلب الأمر القيام بمشروعات لتطوير المجرى الملاحي للقناة ، فقامت الشركة المؤممة بتنفيذ سبعة برامج لتطوير القناة وصل القطاع المائي في نهايتها إلى ١٢٠٠ متر مربع ، كما زاد الغاطس المسموح به للسفن إلى ٣٥ قدماً .

الفترة من ١٩٥٦ – ١٩٦٦ :

قامت الإدارة المصرية بعد التأميم بدراسة مشاريع تطوير القناة لزيادة مساحة القطاع المائي إلى ١٨٠٠ متر مربع ، وزيادة الغاطس المسموح به إلى ٣٧ قدماً وتم تنفيذ ذلك في ٢ مايو ١٩٦١ . واستمرت عمليات التحسين للممر المائي للوصول إلى غاطس ٣٨ قدماً بزيادة مساحة القطاع المائي إلى ٢١٠٠ متر مربع وقد تم ذلك في فبراير ١٩٦٤ .

ونتيجة لهذه التحسينات في المجرى الملاحي نتج الآتي :

١ – زيادة المتوسط اليومي للسفن العابرة في القناة ، فمثلاً في عام ١٩٥٥ بلغ متوسط عدد السفن العابرة ٤٠ سفينة يومياً ، وفي عام ١٩٦٥ بلغ متوسط عدد السفن ٥٥ر٦ سفينة تقريباً .

٢ – زادت الطاقة التصريفية للقناة ووصلت إلى ٨٥ سفينة يومياً ، وبذلك سبقت القناة التطور العددي للأسطول العالمي الذي يستخدم القناة .

٣ – كان لزيادة الغاطس من ٣٥ قدماً إلى ٣٨ قدماً في فبراير ١٩٦٤ أثر كبير على شحنات البواخر وبالأخص ناقلات البترول ، فبينما كانت كميات البترول التي عبرت القناة عام ١٩٥٥ – عندما كان الغاطس ٣٥ قدماً – تبلغ حوالي ٦٥ مليون

ص إذا بها ترتفع عام ١٩٦٥ – بعد ان اصبح الغاطس ٣٨ قدما – إلى ١٦٥ أى بزيادة قدرها ١٠٠ مليون طن .

مشروع عام ١٩٦٦ لتطوير القناة :

أثبتت الدراسات التي قامت بها هيئة قناة السويس عام ١٩٦٥ أن التطور في أحجام السفن يتطلب توسيع المجرى الملاحي وتعميقه بحيث يسمح بمرور أكبر عدد ممكن من الناقلات الضخمة . ففي عام ١٩٥٥ كانت القناة تستطيع استقبال معظم ناقلات البترول في الأسطول العالمي . وفي عام ١٩٦٠ أصبح عدد الناقلات الضخمة التي لا يمكنها عبور القناة ١٧٠ ناقلة من مجموع ناقلات البترول العالمي الذي بلغ آنذاك ٣٠٠٠ ناقلة تقريباً .

وفي عام ١٩٦٥ ارتفع عدد الناقلات – التي تحول ضخامتها دون عبور القناة – إلى ٦٠٠ ناقلة من مجموع يناهز ٤٠٠٠ ناقلة ، مما استوجب زيادة الغاطس المسموح به لاجتذاب أكبر عدد ممكن من الناقلات العملاقة التي تتعدى حمولاتها القصوى ٢٠٠ر٠٠٠ طن .

وتمت الدراسات واعتمد مشروع تطوير القناة (يوليو ١٩٦٦) ليتم على مرحلتين :

المرحـلة الأولى :

وتسمح بمرور سفن حمولة ١١٠ ألف طن كاملة الحمولة بغاطس ٤٨ قدم وحتى ٢٠٠ ألف طن فارغة أو مخفقة الحمولة .

المرحـلة الثانيـة :

وتسمح بمرور ٢٠٠ ألف طن كاملة الحمولة وبغاطس ٥٨ قدماً . ومازاد عن ذلك فارغة أو مخففة الحمولة .

وقد بدأ في تنفيذ المشروع في ٢٢ فبراير ١٩٦٧ بأعمال الحفر على الناشف ، ثم توقف المشروع بسبب حرب يونيو ١٩٦٧ وإغلاق القناة .

مشروع عام ١٩٧٤ لتطوير القناة :

كانت قناة السويس ولفترة طويلة قبل حرب ١٩٦٧ هي التي تتحدد وتتحكم في أحكام السفن وأبعادها فكثيراً ما كان ملاك السفن والترسانات البحرية في العالم يتابعون أبعاد

القناة وبناء على ذلك يقومون ببناء سفنهم حتى يمكنها المرور في القناة . وهكذا تركت قناة السويس بصماتها على تصميم الأسطول التجاري العالمي لحقبة طويلة من الزمان ، إلا أن إغلاقها ثمان سنوات (١٩٦٧ – ١٩٧٥) وهي فترة هامة في صناعة النقل البحري والتجارة العالمية ، شهدت معه بناء ناقلات عملاقة لمواجهة الطلب على البترول . ومن ثم أصبحت أبعاد المجرى الملاحي لقناة السويس بعد عودة الملاحة ١٩٧٥ غير كافية لمرور غالبية ناقلات البترول العملاقة .

وقد أدى هذا الموقف إلى ضرورة الإسراع في تطوير القناة وبدأت بمعاونة بعض بيوت الخبرة الأجنبية بعمل دراسات الجدوى الاقتصادية لمشروع تطوير القناة الذي رؤى تنفيذه على مرحلتين :

المرحلة الأولى :

القطاع المائي : يبلغ مساحته ٣٦٠٠/٣٣٠٠ متراً مربعاً .
الغاطس : ويبلغ ٥٣ قدماً للسفن .
أقصى عرض للسفن المحملة: ١٤٣ قدماً .
الحمولات : حتى ١٥٠ ألف طن بكامل الحمولة .
حتى ٢٦٠ ألف طن بحمولة مخففة .
حتى ٣٧٠ ألف طن فارغة .
تاريخ الانتهاء : النصف الثاني من عام ١٩٨٠ .

المرحلة الثانية :

القطاع المائي : ٥٢٠٠/٤٧٠٠ متر مربع .
الغاطس : ٦٨/٦٧ قدماً وأقصى عرض ١٨٠ قدماً .
الحمولات : حتى ٢٦٠ ألف طن بكامل الحمولة ، والناقلات الأكبر بشحنات مخففة أو فارغة .
تاريخ الانتهاء : يبدأ تنفيذ المرحلة الثانية على ضوء دراسة وتقييم نتائج المرحلة الأولى .

تنفيذ المرحلة الأولى من تطوير القناة :

تطلب تنفيذ المرحلة الأولى القيام بأعمال الحفر على الناشف ١٠٧ مليون م^3 وتعديل

جميع منحنيات المجرى الملاحي بحيث أصبح نصف قطر أي منحنى لا يقل عن ٥٠٠ متر مع زيادة مساحة القطاع المائي إلى ٢٠٪ وإنشاء تفريعات ثلاث جديدة هي :

١ – تفريعة بور سعيد : من الكيلو متر ١٧ لتلتقي ببوغاز بور سعيد عند الهكتومتر ١٩٥ ، وبذلك أمكن لناقلات البترول العملاقة والسفن التي يزيد غاطسها عن ٣٨ قدماً الدخول عن طريقها إلى قافلة الشمال كما تخرج عن طريقها كل ناقلة الجنوب المتجهة شمالاً وبذلك أمكن تلافي خطر الحوادث الملاحية الناجمة عن مرور ناقلات البترول العملاقة في ميناء بور سعيد علاوة على زيادة سعة القناة .

٢ – تفريعة التمساح : من الكيلومتر ٧٦ر٥ إلى الكيلومتر ٨١ وبذلك تجنبت السفن الكبيرة المنحنى الموجود في بحيرة التمساح وتوفير ٢٠ دقيقة من زمن رحلة العبور له أثره على اقتصاديات تشغيل السفينة واقتصاديات القناة .

٣ – تفريعة الدفرسوار : من الكيلو متر ٩٤ حتى تلتقي بمنطقة الانتظار بالبحيرات المرة عند الكيلو متر ١٠٤ .

وبهذه التفريعات الثلاث أصبح مجموع أطوال الأماكن المزدوجة في قناة السويس ٦٨ كيلومتر .

كذلك تم إزالة التكسيات القديمة بالجانب الشرقي للقناة بطول ١٣١ كم وبناء تكسيات جديدة بلغت ١٥٧ كم . وكذلك تم إزالة الانشاءات التي اعترضت تنفيذ المشروع وإنشاء حاجز أمواج شرق تفريعة بورسعيد الجديدة طوله ٢ر٥ كيلو متر ، وحاجز أمواج صغير غرب التفريعة بطول نصف كيلو متر . وقد بلغ كميات التطهير بالكراكات ٥٧٩ متر مكعب .

وقد بلغت تكاليف مشروع المرحلة الأولى للتطوير ٧١٠ مليون جنيه مصري بما يعادل ١٠١٤ مليون دولار ، منها ما يقرب من ٥٠٪ بالعملات الأجنبية .

نتائج المرحلة الأولى لتطوير القناة بالنسبة لناقلات البترول .

١ – ٣٤٪ فقط من الأسطول العالمي للناقلات يستطيع عبور القناة محملاً تحميلاً كاملاً .

٢ – حوالي ٤٩٪ فقط من الأسطول العالمي للناقلات يستطيع عبور القناة محملاً بنسبة حمولة قصوى أكثر من ٦٠٪ .

ثلاث عشر : قناة السويس وأزمة الدول المنتجة للبترول :

تعتبر قناة السويس ترمومتر الأحداث السياسية والاقتصادية في المنطقة ، فالأزمة العالمية للبترول التي يشهدها العالم في السنوات الأخيرة قد أثرت بشكل كبير على حركة الملاحة في قناة السويس ، فانخفاض أسعار البترول لدول الخليج الست : السعودية – الكويت – البحرين – قطر – دولة الإمارات وعمان فهم يملكون نصف احتياطي العالم من البترول تحت رمالها ، تواجه الآن مشكلة اقتصادية ، فقد انخفضت عائداتها البترولية والتي تمثل نحو ٩٠٪ من جملة دخلها القومي لتصبح نحو ٥٥ مليار دولار – في عام ١٩٨٦ بعد أن وصلت إلى ١٦٣ مليار دولار في عام ١٩٨١ . ورغم أن دول الخليج تنتج بترولاً يفوق الحصة المقررة لها بمقتضى قانون الأوبك ، إلا أنه من المتوقع أن يستمر دخلها من البترول في الانخفاض . وقد أدى هذا إلى انخفاض واردات معظم دول الخليج من دول أوروبا والولايات المتحدة ، وتوضح ذلك انخفاض إعداد السفن غير البترولية المتجهة إلى دول الخليج عبر قناة السويس ، أو المتجهة منها إلى أوروبا وأمريكا .

وإزاء هذه الأزمة الاقتصادية التي طرأت على دول الخليج الست المنتجة للبترول نجدها تنتهج طرقاً متشابهة في علاج أزمتها الاقتصادية ، فكل دول الخليج قد أوقفت المشروعات الجديدة ورشدت انفاقها وقللت من استثماراتها العامة ، كما خفضت الانفاق الحكومي . وتقوم كل دول الخليج بالاقتراض أو السحب من أرصدتها لسد العجز في ميزانياتها القومية ، ولكن اقتصاديات دول الخليج لاتزال تعتمد اعتماداً كبيراً على البترول . ومادامت أسعار البترول آخذة في الانخفاض فإن المراقبين يتوقعون جمود معدل النمو الاقتصادي في دول الخليج هذا العام أيضاً .

ففي السعودية ، حيث يبلغ عدد السكان حوالي ١١ مليون نسمة انخفضت عائداتها البترولية من ٢٢ مليار دولار في العام الماضي لتصبح ما بين ١٦ إلى ١٨ مليار دولار هذا العام على الرغم من زيادة إنتاج السعودية من ٥ر٢ مليون برميل يومياً إلى ٣ر٤ مليون برميل يومياً . أعلنت السعودية في مارس الماضي ١٩٨٦ ، تأجيل الميزانية الجديدة حتى شهر سبتمبر ١٩٨٦ . ويقدر البعض الانفاق الحكومي في ميزانية العام القادم بمبلغ لا يتجاوز ٤٠ مليار دولار وهو نصف الانفاق الحكومي في عام ١٩٨٠ .

وفي الكويت ، انخفض الانفاق العام بنسبة تصل إلى ١٥٪ على الرغم من أن الكويت تعتبر من الدول البترولية القليلة التي كانت تحسب جيداً للمستقبل .

وفي دولة الإمارات ، انخفض عائد البترول من ١٩ مليار دولار سنوياً في عام ١٩٨١

٣ – أن ٧٥٪ من الناقلات يستطيع عبور القناة محملاً بنسبة حمولة قصوى أكثر من ٥٠٪ .
٤ – حوالي ٩٦٪ من الناقلات تستطيع عبور القناة محملة بنسبة حمولة قصوى أكثر من ٤٠٪ .
٥ – الناقلات حتى حمولة ١٥٠،٠٠٠ طن تستطيع عبور القناة بإجمالي حمولة قصوى مستغلة حوالي ٩٨٪ من إجمالي حمولتها القصوى .
٦ – الناقلات حتى حمولة ٢٠٠،٠٠٠ طن (حمولة قصوى) تستطيع عبور القناة بإجمالي حمولة ساكنة مستغلة حوالي ٩٦٪ من إجمالي حمولتها القصوى .
٧ – الناقلات حتى حمولة ٢٦٠،٠٠٠ طن (حمولة قصوى) تستطيع عبور القناة بإجمالي حمولة ساكنة مستغلة حوالي ٨٢٪ من إجمالي الحمولات الساكنة .
٨ – الأسطول العالمي للناقلات يستطيع عبور القناة بإجمالي حمولة ساكنة مستغلة حوالي ٧٢٪ من إجمالي الحمولات الساكنة .

المرحلة الثانية لتطوير قناة السويس :

وقد أكدت الدراسات التي قامت بها هيئة قناة السويس بالاسترشاد بدراسات الجدوى الاقتصادية للمشروع الباقي لتطوير قناة السويس – التي قدمتها بيوت الخبرة الأجنبية – ضرورة إرجاء تنفيذ المرحلة الثانية لعدة أسباب منها :

(أ) الكساد العالمي في سوق الناقلات العملاقة والذي وصل إلى حد لم يصل إليه منذ أكثر من ٥٠ عاماً .
(ب) انخفاض إنتاج واستهلاك البترول .

وعند زوال هذه الأسباب وثبوت الجدوى الاقتصادية للمرحلة الثانية من مشروع تطوير القناة سيبدأ التنفيذ .

ولكن رغم عدم تنفيذ هذه المرحلة ، إلا أن هناك عدد من المشروعات يجري تنفيذها للوصول إلى أكفأ خدمة للملاحة الدولية وتنفذ كلها بالخبرات المصرية دون تعطيل للملاحة . بهدف زيادة طاقة القناة التصريفية ومنع التكدس في ميناء بور سعيد وذلك بإنشاء مرابط جديدة على مسافة ١٥ كيلو متر بالقناة الأصلية .

إلى ١٣ مليار فقط عام ١٩٨٤ ، ثم انخفض مرة أخرى ليصبح ٨ مليار فقط عام ١٩٨٥ ولعل انخفاض عدد السكان ٣ر١ مليون نسمة هو الذي أنقذ دولة الإمارات من الظروف الاقتصادية الصعبة الناجمة عن انخفاض أسعار البترول . ونجد أن مجموع ماصدرته دول الخليج العربي عبر قناة السويس في عام ١٩٨٥ هو ٣ر٥٠ مليون طن تعادل ٥ر٦١٪ من كميات المواد البترولية المتجهة شمالاً في قناة السويس مقابل ٣ر٥٤ مليون طن عام ١٩٨٤ ، بنقص قدره ٤ مليون طن بنسبة ٤ر٧٪ .

وقد جاء في تقرير البنك الدولي لعام ١٩٨٦/٨٥ عن الآثار السلبية على الاقتصاد العالمي بعد انخفاض أسعار البترول ، أنه نتيجة انخفاض أسعار البترول زاد الضغط على الدول المصدرة للنفط لكي تتبنى برامج للتكيف الهيكلي ، وتشمل مكونات التكيف الهيكلي بالنسبة لغالبية الدول استمرار المحافظة على الطاقة وتخفيض استيرادها وتنمية المصادر المحلية لها وزيادة التوجه نحو التصدير ، وزيادة فاعلية الأسواق العالمية وأسواق رأس المال والعمل وإصلاح المؤسسات العامة .

ويوضح الجدول الآتي أعداد وحمولات السفن التابعة للدول المنتجة للبترول في منطقة الخليج أكبر دليل على تأثر قناة السويس بالأزمة التي تعانيها هذه الدول .

جــدول رقــم (٢٧)

الجنسـية	العدد (السفن)			الحمولة الـصافية (آلاف الأطنان)		
	يونيو ٨٥	يونيو ٨٦	الفرق	يونيو ٨٥	يونيو ٨٦	الفرق
الكويت	٢٤	١٨	- ٦	٨٩٨	٦٥١	- ٢٤٧
السعودية	٢٩	١٩	- ١٠	٣٣٣	٣٠٤	- ٢٩
قطـــر	٣	٧	+ ٤	٦٢	٢٤٠	+ ١٧٨
دولة الإمارات	٢	٣	+ ١	٢٢	٩٣	+ ٧١

المصـــدر : نشرة هيئة قناة السويس الشهرية يونيو ١٩٨٦ .

أربع عشر : قناة السويس وأزمة النقل البحري العالمي وانخفاض النولون :

شهد العالم البحري تطورات كبيرة في السنوات الأخيرة ، وبصفة خاصة النقل البحري العالمي نتيجة لعوامل ومتغيرات كثيرة ، تأتي على قمتها مشكلة انخفاض أسعار البترول التي شهدناها في أواخر ١٩٨٥ وأوائل عام ١٩٨٦ ، والتي أثرت بشكل كبير على اقتصاديات دول منطقة الشرق الأوسط وأوروبا وشمال أفريقيا . ونتيجة لهذا الانخفاض الذي بلغ النصف ، تكبدت الدول المصدرة للنفط خسائر فادحة . ولم تتأثر صادراتها فقط وإنما أيضاً وارداتها . ويشير تقرير البنك الدولي[١] إلى أثر ذلك على التجارة الدولية وبالتالي على النقل البحري العالمي ، وأوضح التقرير التباطؤ الشديد في نمو واردات منطقة الشرق الأوسط (الذي بلغ ١٪ مقابل ٥٪ في عام ١٩٨٥) .

كذلك نشهد انخفاض سعر الوقود المستخدم في السفن فقد بلغ سعر الطن من هذا الوقود في شهر يونيو ١٩٨٦ ٦٣ دولاراً ، بينما كان ١٨٠ دولاراً في عام ١٩٨٥ و ٢٢٠ دولاراً في عام ١٩٨٤ .

انعكست هذه الأحداث على التجارة الدولية بشكل عام وعلى نشاط الأسطول العالمي بشكل خاص ، وأصبحت هناك أعداد كبيرة من الناقلات متوقفة عن العمل واتجه ملاكها إلى تخريدها أو تحويلها إلى مخازن أو تغيير استخدامها بصورة أو بأخرى .

وبالنسبة لسفن البضائع العامة والصب فقد تأثرت هي الأخرى بموجه الكساد والسائدة في العالم من جهة ونمو عمليات النقل بسفن الحاويات في السنوات الأخيرة مما أثر على سفن البضائع العامة بشكل خطير ، فتدهورت فئات التأجير الزمنية التي أصبحت تغطي حوالي ٥٠٪ فقط من تكلفة رأس المال وتكاليف التشغيل ، وأصبح ملاك السفن على استعداد لتأجير سفنهم لتغطية تكاليف الرحلة فقط بدلاً من توقفها . وانخفضت فئات التأجير الزمنية إلى الحد الأدنى حتى وصلت إلى نصف مستواها السائد في عام ١٩٨٠ .

كما يوضح الجدول الآتي مدى تدهور أسعار النولون لسفن البضائع الجافة للسفن الجوالة .

(١) تقرير البنك الدولي (٢٢ سبتمبر ١٩٨٦) .

جــدول رقــم (٢٨)
نولون التأجير لفترة زمنية (١)

الحمولة القصوى ١٠٫٠٠٠ – ٢٥٫٠٠٠		٢٥٫٠٠٠ إلى ٤٠٫٠٠٠
عام ١٩٨٣	٦٩٫٢	٥٥٫٦
عام ١٩٨٤	٧٨٫-	٦٥
عام ١٩٨٥	٧٩٫٣	٦١٫٣
عام ١٩٨٦ (حتى يوليو)	٥٢٫٨	٤١٫-

المصـــدر : UNCTAD T

كذلك انعكست آثار أزمة النقل البحري وانخفاض النولون على حركة الملاحة والبضائع في قناة السويس . كما توضحها الاحصائيات والبيانات السابقة .

أما بالنسبة لرسوم المرور في قناة السويس ، فقد تأثرت بلاشك الفئات الجديدة التي ستطبق على السفن العابرة في قناة السويس اعتباراً من شهر يناير ١٩٨٧ ، بأزمة النقل البحري العالمي وانخفاض النولون . فقد حدث تخفيض كبير في فئات الرسوم كما يوضحها الجدول التالي بالمقارنة مع رسوم المرور الخاصة بالعام الحالي ١٩٨٦ .

(١) – SHIPPING STATISTICS: BREMEN JULY 1986.

فئات الرسوم التي ستطبق في يناير ١٩٨٧ (ناقلات بترول محملة)	فئة الرسوم	فئات الرسوم لعام ١٩٨٦ (ناقلات بترول محملة)	فئة الرسوم
الشريحة الأولى للحمولة الصافية ٥٠٠٠ طن	٥ر١٠	الشريحة الأولى ٥٠٠٠ طن	٤ر٧٥
الشريحة الثانية للحمولة الصافية ١٥ر٠٠٠ طن	٢ر٧٠	الشريحة الثانية ١٥ر٠٠٠ طن	٢ر٦٠
الشريحة الثالثة للحمولة الصافية ٢٠ر٠٠٠ طن	١ر٢٥	الشريحة الثالثة ٦٥ر٠٠ طن	١ر٢٥
الشريحة الرابعة للحمولة الصافية ٤٥ر٠٠٠ طن	١ر٢٠	الشريحة الرابعة ما تبقى من الحمولة	١ر١٠
الشريحة الخامسة للحمولة الصافية باقي الحمولة	١ر١٠		

سفن البضائع الصب

الشريحة الأولى ٥٠٠٠ طن	٥ر١٠	الشريحة الأولى ٥٠٠٠ طن	٤ر٧٥
الشريحة الثانية ١٥ر٠٠٠ طن	٢ر٧٠	الشريحة الثانية ١٥ر٠٠٠ طن	٢ر٦٠
الشريحة الثالثة ٢٠ر٠٠٠ طن	١ر٠٠	الشريحة الثالثة باقي الحمولة	١ر٤٥
الشريحة الرابعة ٤٥ر٠٠٠ طن	–ر٨٠		
الشريحة الخامسة باقي الحمولة	–ر٨٠		

وهكذا سنجد مثلاً أن ناقلة بترول محملة حمولتها الصافية مثلاً ١٠٠ر٠٠٠ طن يحصل منها حالياً –ر١٧٦٥٥٠ دولار رسوم عبور (١٩٨٦) على أساس أن سعر الدولار في نشرة صندوق النقد الدولي في سلة العملات = ١ر١٠ . بينما ستدفع نفس الناقلة اعتباراً من يناير ١٩٨٧ رسوم مرور منخفضة قدرها –ر١١٨٢٥٠ دولاراً بنقص قدره –ر٥٨٣٠٠ دولاراً عن الرسوم الحالية . وتهدف هذه السياسة إلى تشجيع الناقلات العملاقة لعبور قناة السويس من جهة ومراعاة أزمة سوق النقل العالمي .

أما بالنسبة لسفينة من طراز ناقلة بضائع صب BULK CARRIERS حمولتها الصافية ٧٠ر٠٠٠ طن عبرت القناة وهي محملة فتدفع حالياً رسوم عبور ١٤٨٧٧٥ دولاراً بينما ستدفع في العام القادم –ر١٢١٠٠٠ دولاراً بنقص قدره –ر٢٧٧٧٥ دولاراً . لانخفاض نولون هذه السفن ، كما سبق وأوضحنا في الصفحة السابقة .

مراجـــع البحـــث

أولا : باللغـــة العربيـــة :

١ – أحمد عبد الحميد عمار (دكتور) – قناة باناما ذات المنسوب الواحد ومقارنتها السويس (مطابع قناة السويس) .

٢ – أ.د. كوبر (ترجمة محمود ربيع الملط) – جغرافية النقل البحري – الأكاديمية العربية للنقل البحري بالإسكندرية – منشأة المعارف باسكندرية ١٩٧٨ .

٣ – إبراهيم صقر (دكتور) – نقل البترول عبر قناة السويس – مجلة أكاديمية النقل البحري باسكندرية العدد ١٧ مجلد ٩ .

٤ – السيد حسين جلال (دكتور) – السفينة وصناعة النقل البحري – دار المعارف بالاسكندرية ١٩٨٥ .

٥ – السيد حسين جلال (دكتور) – دراسات في الخدمات البحرية – مطبعة قناة السويس .

٦ – السيد حسين جلال (دكتور) – الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس – الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٩ .

٧ – السيد حسين جلال (دكتور) – قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة (١٨٦٩ – ١٩٨٥ – دار المعارف ١٩٨٦) .

٨ – صلاح الدين الشامي (دكتور) – النقل دراسة جغرافية – منشأة المعارف اسكندرية ١٩٧٦ .

٩ – محمد سليمان هدى (دكتور) – اقتصاديات النقل البحري – دار الجامعات المصرية – اسكندرية ١٩٨٣ .

١٠ – محمد سليمان هدى (دكتور) – بحوث العمليات وتطبيقاتها في مجال النقل البحري – دار الجامعات ١٩٨٣ .

١١ – محمد سليمان هدى (دكتور) – دراسات الجدوى وتقييم المشروعات الاستثمارية للشركات الملاحية والموانى البحرية – دار الجامعات المصرية ١٩٨٣ .

١٢ – وحدة البحوث الاقتصادية بهيئة قناة السويس – تحليل حركة الناقلات والبترول في قناة السويس (١٩٨٠ – ١٩٨٤) يونيو ١٩٨٤ .

١٣ – وحدة البحوث الاقتصادية بهيئة قناة السويس – الأسطول العالمي للناقلات والمرحلة الثانية لتطوير قناة السويس مايو ١٩٨٦ .

١٤ – وحدة البحوث الاقتصادية بهيئة قناة السويس – تحليل حركة الملاحة للسفن النمطية العابرة للقناة – (أكتوبر – ديسمبر ١٩٨٥) .

١٥ – تحليل لحركة الناقلات في قناة السويس – وحدة البحوث الاقتصادية بقناة السويس .

١٦ – تقرير البنك الدولي (سبتمبر ١٩٨٦) .

ثانياً : باللغـــات الأجنبيـــــة :

1 – Alan, E. Branch, Economics of Shipping Practice. London 1982.
2 – Alan, E. Branch, Elements of Shipping. London 1979.
3 – Bess, J. Bulk Carriers. London 1982.
4 – H.P. Drevwry, The Suez Canal and Its Impact on Tanker Trades and Economics. No. 62 May 1978.
5 – Suez Canal Authority, Rules of Navigation, Jan. 1986.
6 – JAPAN, Internation Cooperation Agency, The Study on the safety improvement of the Suez Canal in the Arab Republic of Egypt. August 1985.
7 – J.I.C.A., Feasibility Study Report on The Second stage development project of the Suez Canal, July 1980.
8 – Shipping Statistics, Bremen, July 1986.
9 – W.J. NEWTON: The Economics of Transportation of Petroleum. London 1971.

ثالثاً : الدوريـــــــات :

١ – النشرات السنوية – التي تصدرها هيئة قناة السويس (قسم الاحصاء) – عن الأعوام من ١٩٦٦ حتى ١٩٨٥ .
٢ – النشرات الشهرية لهيئة قناة السويس .
٣ – التقارير السنوية لهيئة ميناء بور سعيد (١٩٨١ – ١٩٨٥) .

